SKRZYDLATA POLSKA

NR 31 (734) ● 1. VIII. 1965 r. ● ROK XXI XXXV ● CENA ZŁ 2



Tytuł Szybowcowego Mistrza Polski na rok 1965 wywalczył ogromną przewagą punktów, jak zawsze rewelacyjny, nasz czołowy sportowiec w szybownictwie — Edward Makula. Na naszym zdjęciu widzimy popularnego w kraju i za granicą Edka w chwilę po otrzymaniu szarfy mistrzowskiej i pucharu Prezesa Rady Ministrów. U dołu: szybowiec wyczynowy klasy standard „Foka” konstrukcji inżynierów Okarmusa i Mynarskiego, na którym latali uczestnicy tegorocznych mistrzostw. Nasze gratulacje dla mistrza Polski i konstruktorów „Foki”.

Foto: B. Koszewski (2)

PRZEWOZY LOTU W PIERWSZYM PÓŁROCZU 1965

SAMOLOTY Polskich Linii Lotniczych LOT w pierwszym półroczu br. obsługiwały w ruchu zagranicznym 19 portów, a w ruchu krajowym 9 połączeń. W tym czasie przybyło drugie połączenie Warszawy z Rzymem przez Zagrzeb, a w kraju uruchomiono w połowie czerwca, połączenie Warszawy z Koszalinem. W omawianym okresie samoloty PLL LOT przewiozły 163034 pasażerów, z tego w ruchu krajowym 99280 pasażerów, a w ruchu zagranicznym 63 754 pasażerów — plan zakładał przewiezienie 132 250 pasażerów. W porównaniu do analogicznego okresu ubiegłego roku nastąpił wzrost przewozów pasażerskich o 34%. W stosunku do planu przewozów całego 1965 roku wyniki te stanowią 53,5%.

Największym powodzeniem w ruchu zagranicznym cieszyło się połączenie Warszawa—Moskwa—Warszawa, na tej trasie przewieziono około 7 000 pasażerów, tj. 10% ogólnego ruchu zagranicznego. Zaś w ruchu krajowym największą frekwencją cieszyło się połączenie Warszawa—Wrocław—Warszawa, z którego skorzystało około 30 000 pasażerów, co stanowi prawie 30% ruchu krajowego w stosunku do przewozów pierwszego półrocza bieżącego roku.

W minionym półroczu nastąpił również poważny wzrost przewozów towarowych, szczególnie w ruchu krajowym. Potwierdzeniem tych słów są następujące dane: 698 ton przewieziono w ruchu krajowym i 578 w ruchu zagranicznym. W stosunku do pierwszego półrocza ubiegłego roku w kraju przewieziono o 87% więcej towarów, a w ruchu zagranicznym — o 10%. Przewożone towary w kraju to przede wszystkim wyroby elektrotechniczne, wyroby farmaceutyczne oraz książki, gazety i materiały filmowe.

Poza lotami rozkładowymi, samoloty LOTu wykonały również 41 lotów wynajętych tzw. charterów — przewożąc m. in. naszych turystów do Bułgarii i Jugosławii. W maju br. lotowskiego IŁ-18 na okres 7 dni wynajęło radio i telewizja belgijska, którym 85-osobowy zespół orkiestry odbył podróż na trasie Bruksela — Lipsk — Berlin — Poznań — Warszawa — Helsinki — Kopenhaga — Goteborg — Bremen — Bruksela. Samolotami wynajętymi przewieziono również poważne ilości pomidorów z Sofii, narybku węgorza z Francji oraz leków do Warszawy i za granicę.

JANUSZ KOBIELA

Rekord międzynarodowy WIERY KAMIŃSKIEJ

PILOTKA szybowcowa Aeroklubu Białostockiego, Wiera Kamińska, lecąc wraz z pasażerką Bożeną Sawoń, ustanowiła 19 lipca br. nowy międzynarodowy rekord szybowcowy w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 100 km, w klasie szybowców wielomiejscowych. Na trasie Krywlany — Gródek — Sokółka — Krywlany, długości 109,5 km uzyskała ona średnią prędkość — 87,6 km/h. Nowa rekordzistka świata leciała na szybowcu „Bocian" (SP-1876); w powietrzu przebywała od godz. 12.30 do 14.30. Dotychczasowy rekord w tej kategorii należał do pilotek jugosłowiańskich C. Klancik-Belin i S. Trauner i wynosił 85,420 km/h (ustanowiony został 9 września 1958 r.). (ż)

V Jeżowskie Zawody otwarte

W niedzielę, 18 lipca br. odbyło się uroczyste otwarcie V Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o puchar „Skrzydlatej Polski", na które przybyli m. in. przedstawiciele miejscowych władz z I Sekretarzem KP i KM Partii — Stanisławem Trzaską.

Na starcie zawodów stanęło 18 pilotów z 8 aeroklubów, w tym 2 Węgrów i 1 Czechosłowak. Zawodnicy startują na szybowcach „Mucha-Standard" „Jaskółka", „Lis" i „Mucha-100a". W ciągu pierwszych dwóch dni ze względu na złą pogodę nie rozegrano żadnej konkurencji.

ZAWODY BALONOWE o puchar Dowódcy Lotnictwa Operacyjnego

ROZEGRANE w Poznaniu, z okazji MTP, zawody balonowe o puchar Dowódcy Lotnictwa Operacyjnego zakończyły się zwycięstwem balonu „Poznań", pilotowanego przez inż. Zbigniewa Laszkiewicza (zaleciał do Biskupic Wlkp.). Trzy pozostałe balony biorące udział w zawodach zaleciały: „Katowice" (pil. mgr Józef Zych) — do Sławna koło Gniezna, „Syrena" (pil. Janusz Krasicki) lądowała w Wierzonce koło Kobylnicy, a „Polonez" (pil. Józef Woźniak) w okolicy Złotnik. Każdy z balonów zabrał ze sobą ładunek tzw. „poczty balonowej" w ilości ponad 8,5 tysiąca przesyłek — listów i kart pocztowych ostemplowanych okolicznościowymi datownikami. Cztery listy przesłane „pocztą balonową" otrzymała także „Skrzydlata", za co dziękujemy organizatorowi zawodów — Aeroklubowi Poznańskiemu. Tegoroczną „pocztę balonową", już po raz siódmy, zorganizował poznański Oddział Polskiego Związku Filatelistów wespół z Aeroklubem Poznańskim.

NOWE KSIĄŻKI LOTNICZE

Nakładem Wydawnictw Komunikacji i Łączności ukazała się nowa książka mgra inż. Jana Lipskiego pt. „Urządzenia zabezpieczające loty wysokościowe i kosmiczne człowieka" (str. 156, cena 25 zł, nakład 1 500 + 200 egz.). Książka przeznaczona jest dla szerokiego kręgu pracowników inżynieryjno-technicznych przemysłu lotniczego i wojsk lotniczych oraz dla pilotów i personelu naziemnego lotnictwa sportowego i komunikacyjnego (629.13.077.2).

*

Wydawnictwo MON wydało książkę Stefana Szczecińskiego pt. „Lotnicze silniki turbinowe" — konstrukcja i eksploatacja (str. 463, rys. 46, tabl. 9, cena 45 zł). W książce podano zasady konstruowania lotniczych turbinowych silników odrzutowych i śmigłowych i na ich przykładach przedstawiono aktualnie stosowane rozwiązania konstrukcyjne silników, stanowiących napęd samolotów bojowych oraz szkolno-treningowych, pasażerskich i śmigłowców.

*

Bohdan Arct napisał nową powieść pt. „Trzecie pokolenie", która ukazała się niedawno w Wydawnictwie MON (str. 270, cena 15 zł). W tym samym wydawnictwie ukazał się tom interesujących wspomnień płka nawig. w stanie spoczynku Adama Kurowskiego pt. „Kraksy i wzloty" (str. 324, cena 23 zł). Wspomnienia, których fragmenty drukowała już „Skrzydlata" w ubiegłym roku, obejmują lata 1922—1939. Autor przekazuje w nich kronikę swej 17-letniej służby w lotnictwie w okresie międzywojennym, wspomina ludzi, fakty i wydarzenia, mówi o roli jaką spełniało lotnictwo polskie we wrześniu 1939 roku. Książka zawiera dużo nie znanych dotąd szczegółów.

KATASTROFA W SŁUPSKU

W Słupsku wydarzyła się w lipcu br tragiczna katastrofa, w wyniku której śmierć poniosło 2 pilotów szybowcowych. Dwa szybowce Aeroklubu Słupskiego zderzyły się bowiem na wysokości kilkuset metrów. Zarówno pilot szybowca „Mucha" — 27-letni Kazimierz Bała, jak i pilot szybowca „Foka" — 28-letni Czesław Kocimski ponieśli śmierć. Rozbite szybowce spadły na podwórze składnicy PZGS. Wstępne dochodzenia prowadzone przez organa MO i prokuratury słupskiej stwierdziły, że winę za katastrofę ponosi pilot „Foki", który manewrując nieprawidłowo szybowcem usiłował skrócić trasę lotu nad miastem. Dalsze śledztwo w sprawie tragicznej katastrofy prowadzi specjalnie powołana komisja. Należy podkreślić, że w chwili zderzenia widoczność w powietrzu była doskonała.

15-lecie „Domu Słowa Polskiego"

ZAŁOGA największego zakładu poligraficznego w kraju, „Dom Słowa Polskiego" w Warszawie, obchodziła 18 lipca br 15-lecie swego istnienia. W DSP drukuje się obecnie 8 gazet, 12 tygodników (wśród nich również „Skrzydlata"), 10 dwutygodników, 17 miesięczników, wiele książek, także na eksport. W ciągu 15 lat spod pras DSP wyszło ponad 9 mld egzemplarzy gazet. Wstęgą papieru zużytego na gazety można by opasać kulę ziemską ok. 134 razy. Dzięki wciąż wzrastającej trosce o jakość produkcji DSP zdobył wiele wyróżnień oraz nagród krajowych i międzynarodowych.

Osiągnięcia zakładów były możliwe dzięki ofiarności i przywiązaniu pracowników zarówno tych którzy przed 15 laty uruchamiali pierwsze maszyny, jak i tych, którzy dopiero niedawno rozpoczęli pracę.

Zespołowi naszej redakcji jest szczególnie miło gratulować załodze DSP z okazji pięknego jubileuszu, ponieważ już od przeszło 13 lat nasz tygodnik lotniczy i astronautyczny drukuje się właśnie w „Domu Słowa Polskiego". Z załogą DSP, a szczególnie z pracownikami, którzy bezpośrednio współpracują z nami łączą nas bardzo dobre stosunki. Ich twórczy wkład w wydawanie „Skrzydlatej" bardzo sobie zawsze cenimy.

Z okazji jubileuszu nasze serdeczne gratulacje i podziękowania.

Redakcja „Skrzydlatej Polski"

CO SŁYCHAĆ W LOCIE?

W dniu 20 lipca br. wiceminister Komunikacji Jan Rustecki odznaczył inż. Jana Kowalczyka Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Odznaczony jest pracownikiem PLL LOT od 1945 roku, obecnie zajmuje stanowisko inspektora bezpieczeństwa lotów.

*

26 kandydatów na II pilotów samolotów IŁ-14 przystąpiło 16 czerwca do egzaminu w PLL LOT. Musieli wykazać się oni wiadomościami m. in. z zakresu nawigacji, budowy silników tłokowych, meteorologii oraz znajomości języka rosyjskiego i angielskiego. Wśród kandydatów znalazł się między innymi były szybowcowy mistrz świata mgr inż Edward Makula.

*

Na okres wzmożonego ruchu letniego na liniach zagranicznych, LOT zatrudnił kilka studentek w charakterze stewardes.

*

Samoloty PLL LOT przewożą towary nie tylko z Warszawy. W lipcu br. Interflug przewoził winogrona na trasie Nicosia — Berlin, a samoloty LOTu przewoziły owoce ze stolicy NRD do Londynu.

(kob)



Na zdjęciu z prawej. kandydaci na II pilotów samolotów IŁ-14. W środku członkowie komisji egzaminacyjnej — od lewej szef szkolenia personelu latającego — Jan Eichstaedt, kierownik wydziału lotniczego — Eugeniusz Waszyrowski oraz szef personelu latającego — Tadeusz Hendzel.

foto. M. Kobrzyński

W SKRÓCIE

W ZAKOPANEM odbyło się w dniach 26 czerwca — 2 lipca br. kolejne 23 posiedzenie stałej Komisji Transportowej Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. W posiedzeniu wzięły udział delegacje Bułgarii, Czechosłowacji, Mongolii, NRD, Polski, Rumunii, Węgier i ZSRR. W czasie obrad wymieniono m. in. poglądy na zasadnicze problemy, wynikające z koordynacji planów rozwoju transportu krajów — członków RWPG, na lata 1966—1970. Ponadto przyjęto plan koordynacji ważniejszych badań naukowo-technicznych krajów — członków RWPG, na lata 1966—1970 w dziedzinie transportu i perspektywiczny plan prac w zakresie normalizacji. Komisja przyjęła warunki techniczne i konstrukcyjne dla niektórych zunifikowanych wagonów kolei normalnotorowej, zalecenia w zakresie unifikacji i wymagań technicznych środków mechanizacji pracy portów lotniczych oraz uzgodniła ogólne warunki przewozów międzynarodowych transportem lotniczym.

*

NAKŁADEM Wydawnictw Naukowo-Technicznych ukazała się nowa książka Pawła Elszteina pt.: „Zagadki lotu" (str. 199, rys. 169, cena 17 zł, nakład 10 200 egz.). Książka zawiera opisy doświadczeń z teorii lotu, aerodynamiki i techniki rakietowej, możliwych do przeprowadzenia w szkolnej lub amatorskiej pracowni; przeznaczona jest dla młodzieży, instruktorów modelarstwa oraz nauczycieli fizyki i zajęć praktycznych. Warto przy okazji podać, że jest to już 23 publikacja książkowa tego zasłużonego autora (dwie z nich zostały m. in. przetłumaczone w Bułgarii i NRD), który poza tym jest współautorem pięciu innych książek lotniczych oraz tłumaczem dwóch tytułów z rosyjskiego i niemieckiego. Niezależnie od tego wydał on jeszcze 7 sztuk planów i wycinanek modelarskich. Miło nam podać, że Paweł Elsztein, dziennikarz i publicysta, specjalista od modelarstwa lotniczego i publikacji poświęconych politechnizacji młodzieży, jest najstarszym pracownikiem „Skrzydlatej" i w tym roku obchodzi 20-lecie swej pracy zawodowej w dziennikarstwie i publicystyce lotniczej.

*

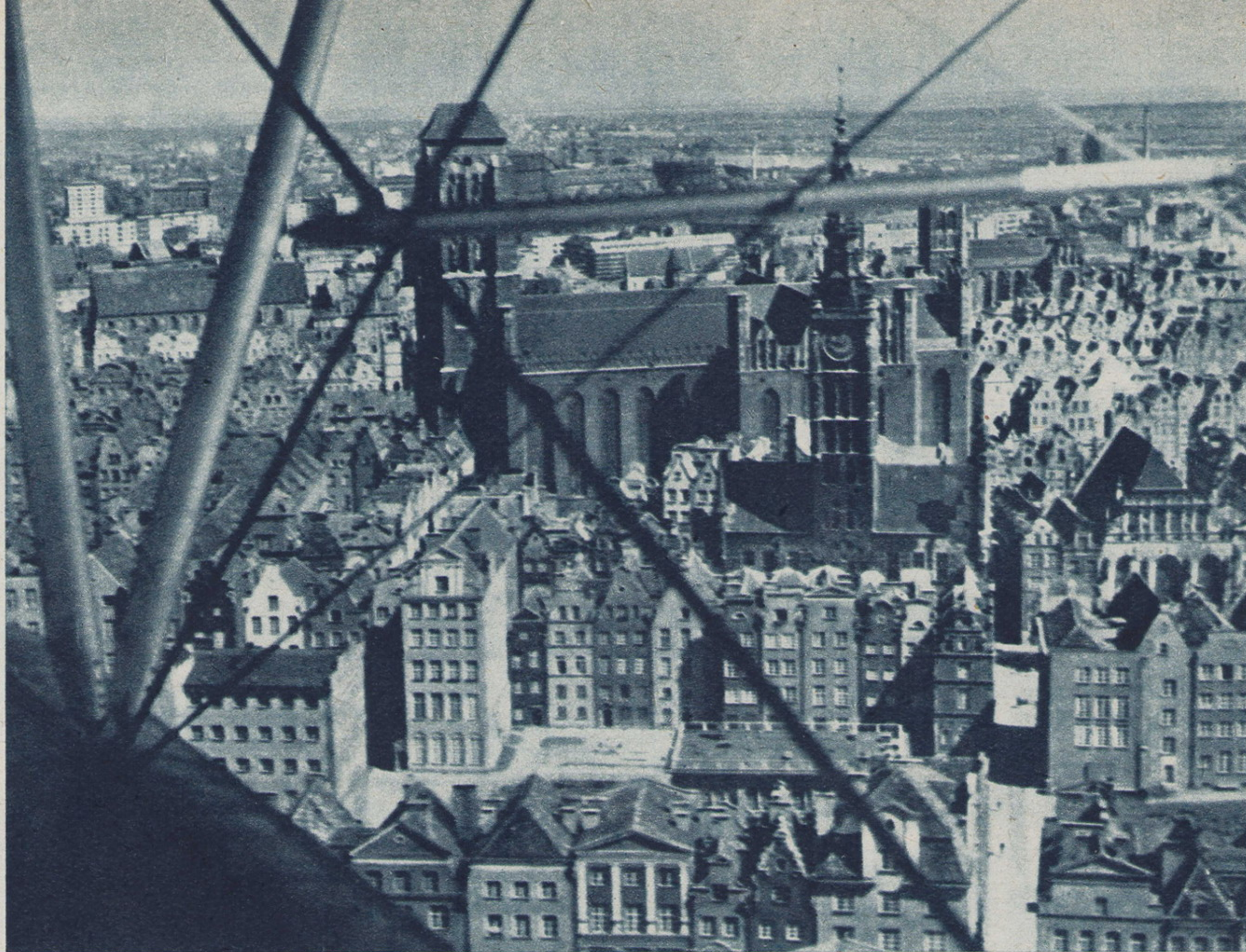
PILOT szybowcowy Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie — Jan Gałuszka, jako pierwszy z krośnieńskich pilotów, przeleciał na szybowcu Mucha-Standard odległość ponad 500 km (z Krosna do Bartoszyc, w województwie białostockim), zdobywając diament i bijąc zarazem rekord klubowy. Gałuszka jest pracownikiem Lotniczych Zakładów Naprawczych w Krośnie. Gratulujemy!

*

KONSULTANT krajowy do spraw pomocy doraźnej, doc. dr Aleksander Mul, stwierdził na łamach czasopisma „Służba Zdrowia", że posiadamy w kraju ponad 400 stacji Pogotowia, dysponujących 2 947 karetkami i 16 zespołami lotniczymi z ilością 90 samolotów i śmigłowców sanitarnych.

*

JAT (jugosłowiańskie linie lotnicze) uruchomiły w lipcu br. bezpośrednio połączenie Belgradu z Moskwą przez Warszawę. Linię tę obsługują samoloty typu „Caravelle".



POLSKA Z LOTU PTAKA

GDAŃSK był zniszczony podczas II wojny światowej w 55 procentach. W minionym dwudziestoleciu Polski Ludowej miasto i port odbudowano i rozbudowano. Oto widok z samolotu Aeroklubu Gdańskiego na pięknie odbudowane Stare Miasto. Foto: ANDRZEJ ZIEMIŃSKI



MAKULA

Dnia 11 lipca br. pilot Edward Makula z Katowic stanął w Lesznie na podium zwycięzców mistrzostw szybowcowych Polski, na którym otrzymał szarfę szybowcowego mistrza Polski na rok 1965. Wydarzenie to zwróciło ponownie uwagę opinii publicznej, a w szczególności lotniczej, na tego wszechstronnego pilota (szybowcowego, samolotowego i śmigłowcowego), wybitnego sportowca i działacza lotniczego.

Edward Makula skończył w lipcu br. 35 lat, jest z wykształcenia mgr inż. mechanikiem. Latanie rozpoczął w 1946 r., mając 16 lat. Od tego czasu, przez 19 lat swego lotniczego życia, przeszedł przez wszystkie etapy wyszkolenia lotniczego, aż do mistrzowskiego opanowania techniki pilotażu. Dał się przede wszystkim poznać jako znakomity szybownik, którego wybitne osiągnięcia rozsławiły imię lotnictwa polskiego na świecie.

Nie chciałbym tu przytaczać całego życiorysu Makuli, ale godzi się przecież wspomnieć o najważniejszych jego osiągnięciach, chociażby tylko sportowych.

Przez 19 lat czynnej działalności w lotnictwie sportowym, 21 razy startował już na różnego rodzaju zawodach szybowcowych w kraju i za granicą. Bilansem tych startów jest m. in.: zwycięstwo w międzynarodowych zawodach szybowcowych w Lesznie w 1954 r., dwukrotne zdobycie tytułu szybowcowego mistrza Polski (1957 i 1965); czterokrotny udział w mistrzostwach świata, na których zdobył tytuł mistrza (1963 r.) i I wicemistrza świata (1960 r.) oraz zajął czwarte (1965 r.) i piąte (1958 r.) miejsca. Od 1953 r. do dziś jest nieprzerwanie członkiem szybowcowej kadry narodowej, ma na swym koncie także kilka rekordów krajowych i międzynarodowych. W 1957 r. otrzymał Medal im. Czesława Tańskiego. Dwukrotnie też został odznaczony przez GKKFiT Złotym Medalem za Wybitne Osiągnięcia Sportowe. W 1963 r. otrzymał tytuł i medal Zasłużonego Mistrza Sportu. Na szybowcach wylatał prawie 2000 godzin.

Ale Makula jest nie tylko sportowcem, jest również działaczem społecznym lotnictwa sportowego. Jest członkiem Komisji Szybowcowej APRL. Od paru już lat działa w Zarządzie Aeroklubu Śląskiego, a od przeszło roku pełni w nim odpowiedzialną funkcję prezesa. Na tegorocznym Zjeździe Krajowym Aeroklubu PRL wybrany został członkiem Zarządu Głównego APRL.

Aktualnie Makula lata jako pilot Śląskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego i na samolotach wylatał ok. 1200 godzin, a na śmigłowcach ok. 200 godzin. Można jeszcze dodać i to, że poza tym jest on członkiem zespołu rzeczoznawców techniki samochodowej w Katowicach oraz nauczycielem przedmiotów zawodowych w Technikum Energetycznym w Bytomiu.

Edwarda Makulę znam osobiście od kilkunastu już lat, śledziłem uważnie jego karierę lotniczą. Mogę powiedzieć, a nie jestem w tej opinii odosobniony, że jest to wysokiej klasy fachowiec, wybitny sportowiec o dużym autorytecie międzynarodowym, którego działalność trwale zapisała się w historii lotnictwa naszego Dwudziestolecia. Jego znakomite osiągnięcia szybowcowe rozsławiły imię Polski na świecie.

I jeszcze jedno. Edward Makula jest człowiekiem skromnym i spokojnym, koleżeńskim i uczynnym. Znają go z tego nie tylko szybownicy.

Jeżeli więc szukamy wśród współczesnych lotników polskich wzorów do naśladowania dla naszej młodzieży, to możemy z całą pewnością wskazywać na Makulę. Myślę też, że już dziś możemy stawiać jego nazwisko obok wybitnych i sławnych lotników polskich.

Ikarus

MISTRZOSTWA POD ZNAKIEM NIEPOGODY

TEGOROCZNE Szybowcowe Mistrzostwa Polski rozegrane zostały w Lesznie, w dniach od 27 czerwca do 11 lipca. Na starcie stanęło 37 pilotów, w tym dwie kobiety, na szybowcach typu „Foka" oraz jeden zawodnik poza konkursem na szybowcu wyczynowym typu „Zefir-3". Ogółem przeprowadzono 5 konkurencji. Tytułu mistrza Polski z 1964 roku bronił Jan Wróblewski, aktualny mistrz świata w klasie otwartej. Słabe warunki atmosferyczne przekreśliły optymistyczne nadzieje na przeprowadzenie większej ilości ciekawych konkurencji.

27 CZERWCA — DZIEŃ OTWARCIA

W ubiegłych latach — po uroczystości otwarcia mistrzostw — zawodnicy startowali do pierwszej konkurencji. W tym roku było inaczej. Niepomyślne warunki atmosferyczne zmusiły kierownika sportowego mistrzostw do odłożenia lotów o co najmniej jeden dzień. Tego dnia zawodnicy spotkali się na wieczorku zapoznawczym w kawiarence Centrum Szybowcowego.

28 CZERWCA — I KONKURENCJA

Prognoza pogody: Polska była pod wpływem klina wyżu azorskiego. Początkowo pogodnie, później rozwój chmur kłębiastych. Po południu małe prawdopodobieństwo przelotnych opadów. Wiatry na wysokości 2 000 m 260—290° o prędkości 40—50 km/h. Widzialność od 20 do 30 km, w opadzie 10 km. Chmury początkowo 3/8—1/8 Ac, później 3/8—6/8 Cu, o podstawach od 3 200 do 800 m. Izoterma 0°: 2 300 m. Średnie wznoszenia od 2 do 3 m/sek.

Start do prędkościowego przelotu, po trasie trójkąta 217 km Leszno — Przylep — Lwówek — Leszno, otwarto o godzinie 10. Jednak dopiero około godziny 12 większość zawodników meldowała się nad taśmą i kierowała na trasę pierwszego odcinka trójkąta — do Zielonej Góry. Lot utrudniał dość silny wiatr. Na tym odcinku trójkąta lądowało trzech pilotów. Na drugim odcinku trójkąta, mimo bocznego wiatru, lot był nieco łatwiejszy. Lądował tylko jeden pilot. Mimo że na odcinku Lwówek — Leszno zawodnicy lecieli z wiatrem, to jednak wielu z nich przeżyło sporo krytycznych sytuacji na małej wysokości. Tylko trzem pilotom nie udało się uniknąć lądowania na tym odcinku. Przelot ukończyło 31 zawodników oraz poza konkursem Jerzy Popiel na szybowcu „Zefir-3", który uzyskał najlepszy czas dnia (3 h 01 min.).

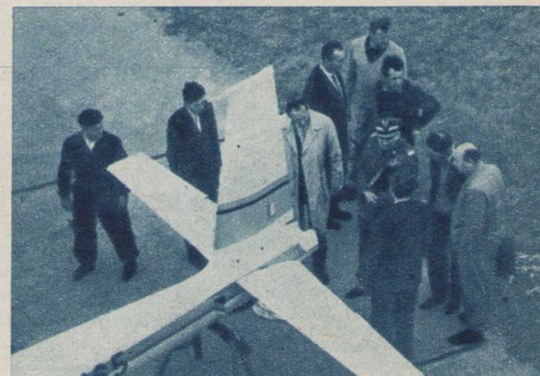
Edward Makula — zwycięzca konkurencji o przelocie: Pierwsza konkurencja mistrzostw jest przeważnie próbą sił wszystkich zawodników, próbą jakiegoś skonfrontowania ich przygotowania do mistrzostw. Wszyscy na ogół wykonują ją ostrożnie. Warunki atmosferyczne w jakich lecieliśmy, były dosyć trudne, zmienne. Trzeba było wykonywać dalsze odejścia w bok od trasy po to, aby wyminąć jakieś krytyczne obszary. Mnie się leciało trochę niemrawo, to znaczy nie było jakiegoś ciągu, jakiejś regularności w locie. Stale musiałem się ratować przed lądowaniem. W każdym razie, dolatując do drugiego punktu zwrotnego i nie widząc wokół siebie konkurentów — słysząc natomiast ich rozmowy — odnosiłem wrażenie, że mój czas lotu nie jest specjalnie dobry. Dlatego też, po zameldowaniu się na drugim punkcie zwrotnym, postanowiłem jak najprecyzyjniej wykonać dolot. Udało mi się wykonać długi przeskok od punktu zwrotnego, przeskok, który mnie sprowadził do 300 m. Mogłem za to wykręcić wysokość 1 250 m we wznoszeniu dosyć silnym jak na ten dzień, bo wynoszącym od dwóch do trzech metrów na sekundę. Ponieważ miałem wiatr w plecy, postanowiłem mimo bardzo dużej odległości od Leszna wykonać z tej właśnie wysokości tak zwany dolot na styk. Wyszedłby mi on prawie idealnie, jednak w ostatniej części odcinka, około dziesięć kilometrów przed lotniskiem, napotkałem długie pasmo silnego duszenia, co spowodowało, iż w odległości pięciu kilometrów od taśmy moja wysokość wynosiła już tylko sto dwadzieścia metrów. No, ale jeśli chce się wygrać na zawodach, trzeba mieć szczęście. Ja, na przykład, miałem to szczęście: napotkałem wznoszenie, podkręciłem brakujące sześćdziesiąt metrów i doskoczyłem nad lotnisko. Ku mojemu zdziwieniu przekonałem się, że żaden z zawodników jeszcze nie przyleciał. Byłem pierwszy.

Konkurencja w ocenie zawodników: Bardzo dobrze dobrana do warunków atmosferycznych, dająca pilotom możność taktycznego rozegrania zadania (Witek). Zawodnicy w większości zachowali ostrożność w dwóch kryzysach, w pobliżu punktów zwrotnych (Sznurowski). Sprawiała trudności na pierwszym boku Odra — Zielona Góra. Odzwierciedlała poziom pilotów uczestniczących w mistrzostwach (Królikowski). Udana i przyjemna (Wróblewski, Jakób, Gorzkiewicz, Pieczewski). Trafnie dobrana (Kępka).

29 CZERWCA — BEZ LOTÓW

Zawodnicy od rana czekali na poprawę warunków atmosferycznych, a przede wszystkim zmniejszenie się prędkości wiatru. Wreszcie

U góry: „Foki" przed hangarem czekają na swoją kolejkę transportu — na start. Powyżej: Ogromnym zainteresowaniem cieszył się nowy polski szybowiec wyczynowy „Zefir-3".



o godzinie 14.30 odwołano ogłoszoną konkurencję, którą miał być prędkościowy przelot docelowo-powrotny Leszno — Przylep — Leszno (150 km).

30 CZERWCA — II KONKURENCJA

Prognoza pogody: Polska była pod wpływem wyżu z ośrodkiem nad Czechosłowacją. Pogodnie, widzialność od 10 do 20 km. Wiatr dolny, zmienny z przewagą 220°, 2—3 m/sek, górny — 230°—270°, 20—30 km/h. Izoterma 0°: 4 000 m. Termika wypracowana, bezchmurna.

Wstępna decyzja rozegrania prędkościowego przelotu po trasie trójkąta 537 km Leszno — Lubień — Oleśno — Leszno została zamieniona na przelot docelowo-powrotny Leszno — Lubień — Leszno (382 km). Pierwsze szybowce wystartowały o 10.30. Nieco później na niebie zanikły wszystkie chmurki. Niebo stało się czyste, bezchmurne. Sytuację komplikował dość silny wiatr południowo-zachodni, nie obiecujący łatwego powrotu z Lubienia. Zawodnicy nie odchodzą na trasę przelotu. Czekają, a następnie odlatują w dużych grupach. Wzdłuż całej trasy tworzą się roje krążących szybowców w kominach termicznych, przy czym w jednym tylko kominie można zaobserwować dwadzieścia kilka „Fok".

Na trasie do Lubienia lądowało 7 szybowców. Punkt zwrotny w Lubieniu osiągnęło 29 zawodników, z tym iż Jerzy Popiel po pewnym czasie powrócił z trasy i nie chcąc siadać w terenie przygodnym na „Zefirze-3" lądował w Lubieniu. Około godziny 16 nastąpiło zderzenie dwóch szybowców, o czym pisaliśmy w jednym z poprzednich numerów. Najlepszą odległość uzyskali Józef Pieczewski i Jerzy Adamek. W rejonie Konina lądowało 10 zawodników. Wszyscy oni uzyskali trzecie miejsce.

Józef Pieczewski — zwycięzca konkurencji o przelocie: Rozegrano go w warunkach bezchmurnej pogody. Cała taktyka polegała na tym, aby się utrzymać w grupie szybowców; nie dać się zepchnąć na jakąś pozycję indywidualną. Zasadniczo samo odejście było już trudne ze względu na to, że wszyscy wiedzieli, iż konkurencja będzie liczona jako odległościowa, a nie prędkościowa. Powodem tego były słabe wznoszenia zaraz po starcie i na początku trasy. Wszyscy lecieli w jednej zwartej grupie; ci co odłączyli się od niej, to na ogół lądowali, a komu udało się dołączyć do następnej grupy — to dalej leciał. Pod koniec trasy, kiedy już było wiadomo, że jeden z kominów termicznych będzie ostatnim, należało się utrzymać jak najbliżej — w grupie, aby mieć zapewnioną końcówkę. Ona decydowała o zwycięstwie, oczywiście nie punktowym jakimś większym, ale o zwycięstwie w konkurencji. Tak się złożyło, że z końcowego komina termicznego, w którym było wiadomo, że się w nim nikt nie podkręci — a wiatr się wzmógł — zdecydowałem się na przeskok po prostej z pięciuset metrów — przez Konin. Nad bagienkami troszeczkę mnie potrzymało, ale doleciałem. Warunki na trasie były bardzo słabe, wznoszenia rzędu metr do półtora, do wysokości 1000 m. Pogoda bezchmurna, tak że o indywidualnym locie nie było żadnej mowy. Trzeba było się trzymać grupy i w tej grupie lecieć do następnego komina termicznego, który decydował, kto zwycięży.

Konkurencja w ocenie zawodników: Jest ona dla mnie bardzo niemiłym wspomnieniem dlatego, że już od samego startu wiedziałem, iż walczymy właściwie nie wiadomo o co. Wiadomo było, że nikt z nas tego przelotu nie zrobi, że będzie żmudne latanie w dużej grupie (Makula). Było to latanie bezowocne i wyczerpujące, które nie przyniosło nam żadnego doświadczenia (Witek). Było to zadanie, w którym raczej szło o bezpieczeństwo lotu niż o wynik. W każdej chwili mogło nastąpić zderzenie. Widziałem wiele sytuacji bardzo krytycznych. Przelot bardzo nerwowy, nie dający zawodnikowi żadnych korzyści taktycznych. Konkurencja powolna, ze względu na całkowicie bezchmurną termikę (Sznurowski). Szczęściarska (Dziuba). Trudna, męcząca nie odzwierciedlająca układu sił i umiejętności poszczególnych pilotów. Zaplanowana na wyrost (Królikowski). Niewłaściwie dobrana (Jakób). Proszę mi wierzyć, ale to była naprawdę trudna konkurencja (Gorzkiewicz).



Tytuł Szybowcowego Wicemistrza Polski na rok 1965 wywalczył Franciszek Kępka, uczestnik tegorocznych mistrzostw świata w South Cerney (Anglia).



Trzecie miejsce i tytuł drugiego wicemistrza Polski zdobył reprezentant sekcji szybowcowej Aeroklubu Poznańskiego Rajmund Jakób, z zawodu inżynier.



Fragment jednej z wielu odpraw na starcie. Wielu, bo nie wszystkie kończyły się rozegraniem konkurencji (pogoda). Na zdjęciu kierownik sportowy mistrzostw Józef Dankowski, zwany przez szybowników Szeryfem, wyjaśnia zawodnikom zadanie dnia. W tym przypadku chodzi o nie rozegraną konkurencję w dniu 9 lipca.

1 LIPCA — BEZ LOTÓW

Zmienne warunki atmosferyczne spowodowały odwołanie startów do kolejnej konkurencji.

2 LIPCA — III KONKURENCJA

Prognoza pogody: Polska znajdowała się pod wpływem słabnącego klina związanego z wyżem azorskim. Początkowo pogodnie, później rozwój chmur kłębiastych, po południu stopniowy wzrost zachmurzenia, wieczorem możliwe słabe opady. Termika wypracowana, po południu stopniowo zanikająca. Maksymalny zasięg wznoszeń: 1 500 m. Wznoszenia pod chmurami od 1 do 3 m/sek. Podstawy chmur od 900 do 2 200 m. Wiatry zachodnie i północno-zachodnie o sile do 35 km/h. Izoterma 0°: 2 000 m.

O godzinie 9.30 nastąpił start szybowców do prędkościowego przelotu docelowo-powrotnego Leszno — Rychwał — Leszno 2 x 114 km (228). Piloci nie zwlekali z odejściem na trasę. Już o godzinie 10.06 pierwsze „Foki" przekraczają taśmę. Ogółem wyruszyło na przelot 35 szybowców, w tym „Zefir-3" poza konkursem. Tego dnia nie startowali: Adela Dankowska i Marek Kochanowski — zawieszeni w lotach, aż do wyjaśnienia przyczyn wypadku. Nad punktem zwrotnym w miejscowości Rychwał meldowały się wszystkie szybowce. Natomiast w drodze powrotnej siadło 6 zawodników, w tym Jan Wróblewski, który lądował na lotnisku w odległości około 150 m przed taśmą. Jako pierwszy ukończył przelot Tadeusz Dziuba. Zwyciężył jednak Józef Pieczewski. Najlepszy czas, ale poza konkursem, uzyskał Jerzy Popiel na „Zefirze-3" (2 h 29 min). Lot okazał się nietrudny, mimo iż trasę powrotną zawodnicy musieli pokonywać pod coraz bardziej wzmagający się wiatr czołowy.

Józef Pieczewski — zwycięzca konkurencji o przelocie: Przeprowadzono go w bardzo dobrych warunkach atmosferycznych. Trasa była tak ułożona, że po prostu leciało się wzdłuż szlaku cumulusów. Moja taktyka polegała na tym, aby jak najdłuższe odcinki lotu wykonywać po prostej, nie krążąc. Mój lot w jedną stronę trwał 58 minut (114 km). Była to prędkość dość duża jak na szybowce. Po zameldowaniu się nad punktem zwrotnym wykręciłem w czterometrowym wznoszeniu 1 400 m i praktycznie połowę trasy przeleciałem po prostej, nie krążąc. Na 60 kilometrze od punktu zwrotnego, ponownie podkręciłem do wysokości 1 400 m i dalej doleciałem po prostej. W odległości 18 km od lotniska — miałem wysokość 1 200 m — zdecydowałem się na dolot. Okazało się, iż wiatr był o wiele silniejszy, niż to powiedzieli meteorolodzy. Gdzieś między 8 a 10 km od Leszna, musiałem ponownie podkręcać się, co opóźniło mój przylot o parę minut. Uzyskałem pierwsze miejsce. Warunki atmosferyczne były dobre. Należało lecieć jak najbardziej po prostej, oczywiście niedokładnie po trasie, ale nawet z boku trasy podchodząc pod wiatr, żeby wykorzystywać najdłuższe odcinki przelotu po prostej. Bo krążenie nawet w tych dość silnych wznoszeniach, jakie były (od 2 do 5 m/sek) nie dawały żadnych korzyści.

Konkurencja w ocenie zawodników: Bardzo dobrze dobrana do warunków atmosferycznych, dająca pilotom możność taktycznego rozwiązania przelotu (Witek). To był dla nas prawdziwy odpoczynek, to była konkurencja jaką życzymy sobie rozgrywać na każdych zawodach (Makula). Jedyna konkurencja, która wykazała walory pilotów szybko latających (Dziuba). Nadzwyczaj szybka, taktyczna (Królikowski). Zwyciężyli ci, którzy lecieli szybko przy dużych nastawieniach krążka (Sznurowski). To była najciekawsza konkurencja. Życzyłbym sobie, aby takich konkurencji było więcej na mistrzostwach (Wróblewski). Za krótka jak na dobre tego dnia warunki atmosferyczne (Jakób). Jestem tego samego zdania (Gorzkiewicz). Ja natomiast sądzę, że można było rozegrać prędkościowy przelot po trasie trójkąta 300 km (Kępka).

3 LIPCA — BEZ LOTÓW

Do godziny 13 zawodnicy oczekiwali na poprawę warunków atmosferycznych. Kilkanaście minut później loty odwołano. Wieczór uczestnicy mistrzostw spędzili na wiankach i przy ognisku.

4 LIPCA — IV KONKURENCJA

Prognoza pogody: Polska znajdowała się pod wpływem wypełniającego się niżu z ośrodkiem nad Północną Finlandią. Dość pogodnie, po południu przelotny deszcz. Chmury: 2/8-5/8 Cu (1 000—1 500 m) i 3/8-5/8 Ac (2 000 m). Termika naniesiona w połączeniu z wypracowaną, wznoszenia od 1,5 do 3,5 m/sek. i w chmurach do 4 m/sek. Wiatry od 25—45 km/h. Izoterma 0° : 1 700 m.

Zapowiedziany prędkościowy przelot po trasie trójkąta 307 km ze względu na pogorszenie się warunków atmosferycznych został zamieniony na prędkościowy przelot docelowo-powrotny Leszno — Ostrów Wlkp. — Leszno, 2 x 92 km (184 km). Początkowo wszystko wskazywało na to, że konkurencja będzie udana. Nad punktem zwrotnym meldowało się 35 szybowców. Natomiast na trasie powrotnej do Leszna lądowały 24 szybowce. Metę osiągnęło jedynie 10 pilotów, w tym Jerzy Popiel na „Zefirze-3", ponieważ przezornie odeszli w bok od trasy — aż pod Rawicz — i dzięki tej taktyce ukończyli zadanie dnia. Jako pierwszy przyleciał Julian Ziobro. Dopiero po 16 minutach zameldował się drugi z kolei zawodnik — Mirosław Królikowski.

Julian Ziobro — zwycięzca konkurencji o przelocie: Meldowałem się razem z Edkiem Makulą i Franciszkiem Kępką. Przez krótki czas leciałem z nimi, ale później odłączyłem od nich i całą trasę leciałem samotnie. W pewnej chwili usłyszałem głos Mirka Królikowskiego, który donosił, że mija Gostyń i ma 3 000 m. „Koniec świata" — pomyślałem sobie. Ja mam tylko 700 i znowu będę jednym z ostatnich, tych gorszych. Chociaż byłem w przelotach prędkościowych na ogół w pierwszej dziesiątce, to jednak gdy dzisiaj dolecę do lotniska, będę na szarym końcu. Ponieważ nie miałem chmury do wykręcenia wysokości, skręciłem od razu pod szlak, w lewo nad Rawicz. Tam miałem dwie chmury cumulus, między którymi był komin termiczny. W tym dniu wiatr przyziemny był znacznie większy na wysokości 300 m aniżeli na wysokości 500 m. W związku z tym kominy były nieregularnie usytuowane w stosunku do chmury. Na mniejszej wysokości, o dziwo, wiał większy wiatr i w związku z tym komin termiczny był usytuowany dziwacznie, w kształcie litery S. Z doświadczenia wiedziałem, że właśnie te kominy są z przodu chmury — z jej lewej strony, patrząc w kierunku zachodnim. W okolicy Rawicza, właśnie między chmurami — po stronie południowo zachodniej, przedniej chmury — napotkałem komin 4 m/sek. Tam uzyskałem wysokość 700 m. Wznoszenie nie ustawało. Gdy zauważyłem, jak cztery „Foki" dolatywały do mnie, szybko opuściłem komin termiczny i poleciałem dalej. Cały przelot wykonałem w czasie 2 h 40 min. Dolot — wykonałem z odległości 20 km i wysokości 1 100 m. Na dolocie napotkałem wznoszenia rzędu 4—5 m/sek, jednak nie krążyłem. Chodziło mi o uzyskanie największej prędkości. Gdy przyleciałem na lotnisko, byłem bardzo zdziwiony, że jestem pierwszy.

Konkurencja w ocenie zawodników: Charakterystyczne dla niej było to, że wszyscy ci, którzy znaleźli się w pewnym momencie w bardzo korzystnej sytuacji i weszli w chmurę — nie dolecieli do lotniska (Makula). Dobrana do warunków atmosferycznych. Nie przewidziano jednak przejścia frontu stałego, który w końcówce lotu uniemożliwił rozegranie konkurencji w sposób właściwy. W efekcie szczęście, jak również przypadek zadecydował o uzyskanych wynikach (Witek). W drodze powrotnej, w odległości około 40 km przed Lesznem, panowały takie warunki atmosferyczne, które utrudniały dojście do lotniska (Królikowski). Nieciekawa ze względu na kryzysy, nie do pokonania przez większość zawodników (Sznurowski). Dolecieli ci, którzy nie weszli w chmury przed lotniskiem (Wróblewski). Właściwie dobrana ale trudna (Jakób i Gorzkiewicz).

5 LIPCA — KONKURENCJA NIE ZALICZONA

Tego dnia zawodnicy wystartowali do prędkościowego przelotu docelowo-powrotnego na trasie Leszno — Zielona Góra — Ostrów Wlkp. (333 km). Piloci wyruszyli pod wiatr w stronę Zielonej Góry (75 km). Niebo usiane cumulusami budziło jak najlepsze nadzieje. Wkrótce jednak warunki atmosferyczne zaczęły się pogarszać: wiatr stał się silniejszy, nadchodziły przelotne opady deszczu. Do Zielonej Góry dotarło jedynie dwóch pilotów: Edward Makula i Adam Witek. „Zefir-3" zdołał zawrócić do Leszna. Pozostałe szybowce lądowały na trasie, względnie w obrębie Zielonej Góry. Konkurencja została unieważniona.

6—9 LIPCA — BEZ LOTÓW

Przez cztery dni zawodnicy i kierownictwo sportowe mistrzostw oczekiwało na poprawę warunków atmosferycznych. Każdy następny dzień nie przynosił nadziei na poprawę pogody. Podczas pierwszych trzech dni nawet nie otwierano hangaru. Natomiast czwartego dnia ogłoszony przelot docelowy do Łodzi, odwołano po godzinie 15. Było bardzo zimno i wiał silny wiatr. Padał również deszcz. Nastała typowo jesienno-zimowa pogoda. Kierownictwo starało się wypełnić wolny czas organizując dla zawodników spotkania, ogniska i pokazy filmowe.

10 LIPCA — V KONKURENCJA

Prognoza pogody: Polska znajdowała się na skraju niżu z ośrodkiem nad Południową Finlandią. Chmurno, okresami przelotny deszcz. Wiatry od 25—50 km/h. Termika wypracowana, słaba, wznoszenie od 1 do 2 m/sek., w chmurach od 4 do 5 m/sek. Chmury: 5/8—8/8 CuSc (700—1 000 m). Izoterma 0° : 1 700 m; powyżej oblodzenie umiarkowane.

Najbardziej dramatyczna i pełna emocji konkurencja, którą był prędkościowy przelot docelowy Leszno — Łódź (198 km) rozpoczęła się o 12.30. Wiele szybowców niezwłocznie po odczepieniu meldowało się nad taśmą i odlatywało w stronę Łodzi. Największego pecha miał Mirosław Królikowski, który po wykorzystaniu trzech startów zmuszony był do pozostania na lotnisku w Lesznie. Podobnego pecha miał Tadeusz Dziuba. Jednym z ostatnich, którzy tego dnia wystartowali, był Edward Makula. Jego start nastąpił po godzinnym oczekiwaniu na poprawę warunków atmosferycznych. Lotnisko w Łodzi osiągnęło tylko pięciu pilotów. Pozostali lądowali na trasie w odległości od 13 do 183 km od Łodzi.

Jan Prokop, zwycięzca konkurencji o przelocie: Niewątpliwie była to jedna z najtrudniejszych konkurencji mistrzostw. Muszę przyznać, iż nie spodziewałem się zwycięstwa. Leciałem ze zmiennymi uczuciami ukończenia przelotu. Jednak udało mi się osiągnąć Łódź i tym samym przesunąć się na lepsze miejsce w punktacji końcowej.

Konkurencja w ocenie zawodników: Była to dla mnie najbardziej denerwująca konkurencja, dlatego że rozpoczęcie jej nastąpiło w takim momencie, kiedy z góry było wiadomo, że cała kolejka pilotów nie zdąży wystartować, by nawiązać kontakt z warunkami atmosferycznymi, które zanikały. Tak się też stało i jedenastu pilotów pozostało na ziemi, podczas gdy ich koledzy odlecieli (Makula). Konkurencja przypadkowa pod względem możliwości wykorzystania warunków atmosferycznych, nie dająca pilotom możności jednakowego startu (Witek). Najbardziej szczęściarska konkurencja (Wróblewski). Przelot obfitował w bardzo trudne warunki atmosferyczne (Gorzkiewicz). O zaliczeniu konkurencji decydowało szczęście (Jakób i Kępka).

11 LIPCA — ZAKOŃCZENIE

O godzinie 12 nastąpiło uroczyste wręczenie nagród i upominków oraz zamknięcie mistrzostw.

Drugą część materiału z tegorocznych mistrzostw, obejmującą m. in. ocenę zawodów, opublikujemy za tydzień.

TADEUSZ MALINOWSKI

WYNIKI

XI (XX) SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

LESZNO 27. 06 — 11. 07 1965

	Zawodnik — Aeroklub	Ogółem punktów	28 czerwca Trójkąt 217 km		30 czerwca DP 382 km		2 lipca DP 228 km		4 lipca DP 184 km		10 lipca Docel 199 km	
			km/h	miejsce	km/h	miejsce	km/h	miejsce	km/h	miejsce	km/h	miejsce
1	E. Makula, Katowice	4 344	65,6	1	255	3—20	83,2	4	54,8	5	63,8	2
2	F. Kępka, Bielsko-Biała	3 708	59,6	9	255	3—20	86,3	2	149 km	15—16	185 km	6
3	R. Jakób, Poznań	3 606	52,2	10	255	3—20	76,8	9	56,1	4	156 km	8—9
4	H. Muszczyński, Ostrów	3 407	63,8	3	255	3—20	80,7	8	125 km	30	158 km	7
5	J. Wróblewski, Bydgoszcz	3 407	61,2	6	255	3—20	227 km	29	56,1	4	55,3	4
6	K. Gorzkiewicz, Gdańsk	3 401	58,0	11	255	3—20	70,1	17	148 km	17	49,2	5
7	J. Prokop, Stalowa Wola	3 254	50,1	26	230	25	73,1	14	149 km	15—16	65,5	1
8	S. Wielgus, Warszawa	3 241	55,4	18	255	3—20	64,4	23	152 km	14	55,9	3
9	M. Królikowski, Warszawa	3 234	61,0	7	255	3—20	81,4	6	61,7	2	0	33—34
10	J. Pieczewski, Łódź	3 091	62,2	4	261	1	86,8	1	130 km	25—27	67 km	17
11	A. Kmiotek, Warszawa	3 020	57,0	15	255	3—20	83,2	3	169 km	10—11	64 km	18
12	J. Adamek, Warszawa	2 878	59,9	8	260	2	69,8	18	163 km	13	86 km	14
13	A. Witek, Kielce	2 809	61,3	5	255	3—20	80,9	7	140 km	20—21	25 km	27—28
14	L. Kuciński, Rzeszów	2 719	49,0	27	255	3—20	60,8	25	169 km	10—11	156 km	8—9
15	J. Dyczkowski, Lublin	2 672	57,2	13	165	32	74,7	12	122 km	31—32	130 km	10
16	J. Ziobro, Jelenia Góra	2 581	75 km	35	255	3—20	82,3	5	68,1	1	56 km	21
17.	S. Łuszpiński, Wrocław	2 540	64,3	2	249	21	60,7	26	166 km	12	15 km	31—32
18—19	S. Kluk, Stalowa Wola	2 523	57,5	12	255	3—20	73,6	13	132 km	23—24	48 km	23
18—19	W. Sznurowski, Warszawa	2 523	54,2	19	244	23	72,0	16	132 km	23—24	80 km	15
20	T. Dziuba, Szczecin	2 327	52,2	22	226	26	74,8	11	145 km	18	0	33—34
21	O. Olszewski, Gdańsk	2 272	57,1	14	207	30—31	222 km	30	51,0	7	58 km	20
22	F. Szachewicz, Warszawa	2 254	54,0	21	248	22	55,1	28	122 km	31—32	113 km	12
23	S. Makne, Poznań	2 235	56,9	16	255	3—20	72,2	15	61,7	3	21 km	30
24	S. Ratusiński, Zielona Góra	2 117	50,6	25	77	35	75,5	10	44,5	9	40 km	25
25	P. Majewska, Warszawa	2 091	155 km	31	255	3—20	68,6	20	49,3	8	52 km	22
26	B. Jóźwicki, Radom	1 980	43,1	29	255	3—20	66,5	21	130 km	25—27	63 km	19
27	J. Wasilewski, Wrocław	1 910	41,0	30	237	24	62,0	24	127 km	28—29	94 km	13
28	M. Łuszpiński, Wrocław	1 578	151 km	32	99	33	68,3	19	96 km	34	128 km	11
29	H. Lisiecki, Jelenia Góra	1 500	48,3	28	209	29	139 km	33	138 km	22	15 km	31—32
30	A. Dankowska, Poznań	1 471	51,3	24	212	28	×	—	130 km	25—27	25 km	27—28
31	L. Merło, Bydgoszcz	1 446	24 km	36—37	255	3—20	217 km	31	143 km	19	74 km	16
32	H. Jaworski, Świdnik	1 354	113 km	34	207	30—31	58,6	27	140 km	20—21	27 km	26
33	K. Trzpil, Warszawa	1 287	51,5	23	255	3—20	207 km	32	×	—	×	—
34	M. Kochanowski, Gdańsk	1 190	56,5	17	221	27	×	—	×	—	×	—
35	Z. Nasiełowski, Radom	1 186	150 km	33	×	—	64,9	22	127 km	28—29	47 km	24
36	A. Barycza, Lublin	644	54,1	20	88	34	×	—	×	—	×	—
37	M. Pawluk, Stalowa Wola	471	24 km	36—37	0	36	134 km	34	114 km	33	23 km	29
	Poza konkursem na szybowcu Zefir-3											
4	Jerzy Popiel, Jelenia Góra	3 582	72,1	1	191	32	91,5	1	56,4	4	×	—

× — nie startował



HARCERSKI SALON LOTNICZY 1965

W połowie miesiąca czerwca przeprowadzono we Wrocławiu Harcerski Salon Lotniczy 1965. Organizatorami tej imprezy byli: Główna Kwatera ZHP, redakcje: „Skrzydlata Polska" i „Na Przełaj", Komenda Dolnośląskiej Chorągwi ZHP oraz Aeroklub Wrocławski, który jednocześnie wystąpił w roli gospodarza. Na jego bowiem terenie, a więc na lotnisku Mały Gądów, odbyła się ta ciekawa impreza. Nietrudno się domyślić, iż głównym inicjatorem zorganizowania tej imprezy był Aeroklub Wrocławski.

Na program Harcerskiego Salonu Lotniczego złożyły się:

- **Harcerski Sejmik Lotniczy (16 czerwca),**
- **Zawody Modeli Latających o Puchar Przechodni Komendy Dolnośląskiej Chorągwi ZHP (17 czerwca),**
- **Wystawa sprzętu lotniczego (17 i 20 czerwca),**
- **Pokazy lotnicze (20 czerwca).**

Harcerski Salon Lotniczy 1965 przeprowadzono w ramach uroczystości związanych z dwudziestą rocznicą powrotu Ziem Zachodnich do Macierzy.

*

W środę, 16 czerwca o godzinie 16, rozpoczęły się obrady Harcerskiego Sejmiku Lotniczego, które zakończyły się w późnych godzinach wieczornych. Uczestniczyło w nich 42 działaczy Związku Harcerstwa Polskiego, Związku Młodzieży Socjalistycznej oraz Aeroklubu PRL. Byli to głównie reprezentanci następujących ośrodków lotniczych: Poznań, Warszawa i Wrocław.

Zebrani wysłuchali dwóch referatów: harcmistrza Ryszarda Chmielewskiego (Główna Kwatera ZHP — Warszawa) pt. „Osiągnięcia lotnictwa harcerskiego w dwudziestoleciu" oraz podharcmistrza Antoniego Chojcana pt. „Osiągnięcia Dolnośląskiej Komendy Chorągwi ZHP w pracy lotniczej" (Wrocław).

W swoim referacie Ryszard Chmielewski poruszył m. in. trzy główne problemy działalności lotniczo-harcerskiej:

pierwszy — lotnicze formy pracy w harcerstwie,

drugi — zadanie oddziaływania na swoje środowisko,

trzeci — krzewienie kultury technicznej.

Ponadto zaznajomił on zebranych z osiągnięciami harcerstwa lotniczego w minionym dwudziestoleciu oraz przedstawił plany Głównej Kwatery ZHP na najbliższe lata.

Przy tej okazji warto wiedzieć, iż **aktualnie istnieje na terenie kraju 217 harcerskich drużyn lotniczych grupujących około 6 000 członków. Oprócz tych drużyn działają 42 harcerskie modelarnie lotnicze, zrzeszające około 1 000 członków.**

Do najaktywniejszych Komend Chorągwi ZHP należą: katowicka, gdańska, wrocławska, olsztyńska i poznańska. W tych to chorągwiach przywiązuje się wiele uwagi do działalności lotniczej w harcerstwie, do współpracy i współdziałania z aeroklubami regionalnymi, wreszcie do szerokiego popularyzowania lotnictwa w drużynach harcerskich.

W harcerskich drużynach lotniczych wyrosło wielu przyszłych wartościowych modelarzy lotniczych, pilotów szybowcowych, pilotów samolotowych oraz skoczków spadochronowych. Często ich spotykamy na różnego rodzaju zawodach lotniczych, czytamy o ich pięknych osiągnięciach w sporcie lotniczym tak w kraju jak i za granicą. Nie zawsze też pamiętamy, a czasem i nawet nie wiemy, że są harcerzami.

Jeśli natomiast chodzi o najbliższe zamierzenia na lata 1966—1968 to głównymi kierunkami w dziedzinie rozwoju drużyn lotniczych i zwiększania ich poziomu lotniczego będą należały: szersze niż dotąd powiązanie wychowania młodzieży z lotnictwem, uatrakcyjnienie wycieczek na lotniska i do zakładów produkujących sprzęt lotniczy, zwiększenia zasięgu modelarstwa lotniczego w harcerstwie oraz praktycznego działania społecznego.

Drugi z kolei referat wygłoszony przez wiceprezesa Aeroklubu Wrocławskiego, Antoniego Chojcana, dotyczył analizy dotychczasowej działalności lotniczo-harcerskiej w drużynach podległych Komendzie Dolnośląskiej Chorągwi ZHP we Wrocławiu. W referacie swym mówca przedstawił to wszystko, co zrobiono w tej dziedzinie, szczególnie w ostatnich latach, oraz nakreślił program działania na najbliższe lata.



Aktualny Spadochronowy Mistrz Polski Edward Ligocki jest wychowankiem jednej z harcerskich drużyn lotniczych Wrocławia. Na zdjęciu: Edward Ligocki po zakończeniu atrakcyjnego pokazu spadochronowego w dniu 20 czerwca we Wrocławiu.

Po referatach odbyła się dyskusja, w której głos zabierali: Longin Kusiak, Karol Wójcik, Józef Derda, Zdzisław Pakielewicz, Jan Bury, Grzegorz Brychczyński, Marian Masiewicz, Ryszard Chmielewski, Antoni Chojcan oraz Bogdan Zeniowski.

W wyniku wysłuchania referatów oraz przeprowadzonej dyskusji uczestnicy I Harcerskiego Sejmiku Lotniczego uznali za niezbędne:

- powołanie Komisji Lotniczej przez Naczelną Radę Harcerstwa;
- zobowiązanie Głównej Kwatery ZHP do poczynienia skutecznych starań o zorganizowanie ścisłej współpracy harcerstwa, Aeroklubu PRL, ZMS, ZMW oraz władz oświatowych w zakresie najskuteczniejszego kształtowania zainteresowań i zamiłowań lotniczych młodzieży, struktur organizacji działalności lotniczej, przygotowania programów działania, metod pracy, przygotowania kadry instruktorskiej, planów wydawniczych oraz zaopatrzenia w materiały techniczne;
- zobowiązanie Komisji Lotniczej Naczelnej Rady Harcerskiej do zajęcia stanowiska i przedstawienia Głównej Kwaterze Harcerstwa i kolejnemu Harcerskiemu Sejmikowi Lotniczemu wniosków w następujących sprawach: współpracy organizacji młodzieżowych w zakresie popularyzacji lotnictwa; dotychczasowych programów, form i wyników pracy lotniczej w harcerstwie, w tym tanich, masowych form popularyzacji lotnictwa; struktury organizacyjnej lotnictwa harcerskiego; przygotowania kadry instruktorskiej dla lotnictwa harcerskiego; podręczników do pracy lotniczej w harcerstwie; zestawów materiałów modelarskich; wywiązywania się Składnic Harcerskich z zadań w zakresie zaopatrywania w materiały harcerzy-lotników; przydatności lotnictwa po politechnizacji nauczania; wydawnictw młodzieżowych, radia i telewizji do popularyzacji lotnictwa; regulaminu pracy Harcerskich Sejmików Lotniczych.

Zebrani uznali konieczność szerszego niż do tej pory stosowania dotychczasowych form pracy lotniczej w ZHP według obowiązujących programów i wytycznych. Ponadto wyrazili oni uznanie organizatorom I Harcerskiego Sejmiku Lotniczego za pomysł, inicjatywę i organizację spotkania.

O Zawodach Modeli Latających, które przeprowadzono 17 czerwca, napiszemy oddzielnie w naszym stałym dziale modelarskim. Pokaz sprzętu lotniczego, jak również niedzielne pokazy ściągnęły na lotnisko klubowe ponad 20 000 widzów, którzy z niesłabnącym podziwem oglądali poszczególne numery programu, nagradzając pilotów i skoczków następnie długotrwałymi oklaskami. Atrakcyjnym punktem programu była akrobacja na trapezie pod spadochronem w wykonaniu spadochroniarki czechosłowackiej Rużeny Rybovej.

Reasumując należy stwierdzić, iż zorganizowanie Harcerskiego Salodzo słuszną i potrzebną. (m)

U góry: Modelarze uczestniczący w zawodach przygotowują się do startu. Na drugim planie samolot „Bies". Poniżej: Harcerki i harcerze z drużyn lotniczych Komendy Dolnośląskiej Chorągwi ZHP, którzy uczestniczyli w Harcerskim Sejmiku Lotniczym 1965.
Foto TM (3), JP (1).



Popularny pilot Wrocławia Stanisław Maksymowicz, zademonstrował 20 czerwca pokaz wyższej akrobacji.



Paryskie RENDEZ-VOUS

WŁODZIMIERZ BENDA
Korespondencja własna z Francji



Dr inż. Oleg Antonow udziela wywiadu na lotnisku Le Bourget po przylocie 250-tonowego radzieckiego olbrzyma AN-22 o rozpiętości 64,4 m.

TEGOROCZNY, 26 Międzynarodowy Salon Lotniczy i Astronautyczny w Paryżu był niewątpliwie największym w historii tej światowej imprezy.

Wystawiono łącznie 168 samolotów i śmigłowców — liczbę absolutnie rekordową; kilkadziesiąt typów rakiet, m. in. amerykańskie rakiety orbitalne: „Atlas" i „Titan-II"; francuskie rakiety — sondy: „Bélier", „Centaure", „Dragon", „Eridan", „Tacite", „Véronique-61", „Vesta"; rakiety z serii kamieni drogocennych: „Szmaragd", „Topaz", „Rubin" i największą z nich — „Diament". Prawie kompletny zestaw nosicieli przyszłych francuskich sztucznych satelitów, które zostały również pokazane.

Firmy elektroniczne wystawiły ogromny asortyment przyrządów pokładowych i naziemnych, wyposażenia stacji śledzenia sztucznych satelitów i kierowania nimi, urządzeń kierujących rakiet oraz układów pomiarowych.

Producenci silników przedstawili komplet najnowszych rozwiązań napędów wszelkich istniejących i projektowanych obiektów latających: samolotów, śmigłowców, rakiet, statków kosmicznych. Eksponaty były uzupełnione licznymi wykresami, modelami, schematami świetlnymi, filmami z przebiegu prób itd.

Imponujący przegląd współczesnej techniki.

Co widzieliśmy nowego? — Sporo! Oto podstawowe, najbardziej charakterystyczne kierunki ekspozycji paryskiej warte podkreślenia.

Gorączka kosmiczna

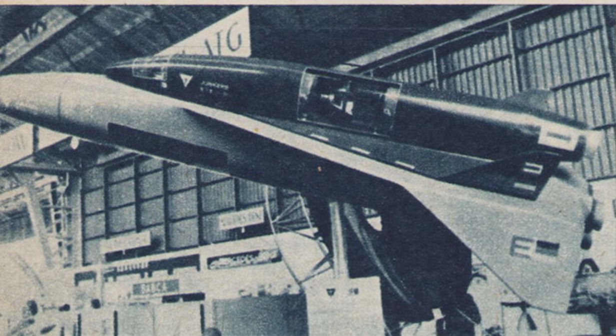
Tegoroczny Salon był niewątpliwie pierwszym na szeroką skalę pokazem wysiłku człowieka w celu zdobycia i poznania przestrzeni pozaziemskiej. Dwie kosmiczne potęgi: ZSRR i USA uchyliły rąbka pasjonującej tajemnicy, wystawiając zgodnie obok siebie fragmenty urządzeń, które wyniosły na orbitę pierwszych śmiałków.

Dwa statki kosmiczne z serii „Wostok" i ostatni człon ich rakiety nośnej cieszyły się nieprzerwanym i niesłabnącym zainteresowaniem. Długie kolejki tworzyły się także przed rakietą „Titan-II", której wnętrze udostępniono zwiedzającym.

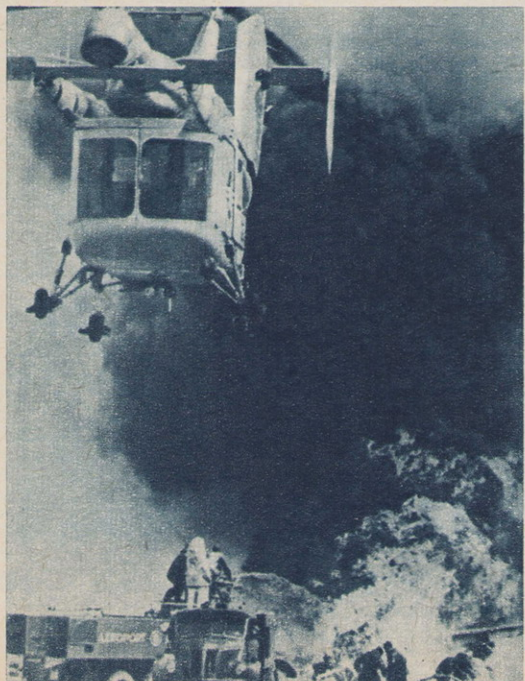
Na horyzoncie kosmicznym pojawia się nowe państwo — Francja. Mieliśmy możność widzieć jej przyszłe sztuczne satelity: A-1 (eksperymentalny) oraz D1 i D2 (naukowe). Do ich startu brakuje już tylko jednego członu rakiety nośnej („Szafir"), który przechodzi właśnie ostatnie próby.



Zdjęcie dobrze obrazujące wielkość radzieckiego odrzutowca pasażerskiego IŁ-62. Aby obejść ten samolot dookoła paryżanie musieli się porządnie naspacerować. Długość samolotu — 53,1 m, rozpiętość — 43,3 m, wysokość — 12,4 m. Foto: W. Benda



Wyżej — Makieta transportowca kosmicznego Junkers RT-8 składającego się z dwóch członów o sylwetkach samolotowych, umieszczonych jeden na drugim. Pojazd ma startować z poziomej wyrzutni szynowej, długości 3 km. Masa przy starcie — poniżej 200 t, masa użyteczna — 2,5 t. Realizacja projektu przewidziana w latach 1975—80. Niżej: Bezskuteczne próby lotniskowej straży ogniowej ugaszenia płonącego bombowca USA B-58 „Hustler", który uległ katastrofie podczas trwania Salonu. Zginęła 3-osobowa załoga. Nad miejscem wypadku unosi się śmigłowiec USA.



Pozostałe państwa również spieszą w Kosmos. Z pomocą amerykańską krążą już w przestrzeni satelity Anglii i Kanady, inne mają być wyniesione wspólnym wysiłkiem wielu krajów europejskich, począwszy już od 1966 r.

Zwracał też uwagę projekt podwójnego orbitalnego załogowego pojazdu rakietowego, który przedstawiły zakłady Junkers z NRF.

Samoloty tanich podróży

Zarysowująca się już od kilku lat tendencja do obniżenia cen biletów lotniczych i zrównanie ich z cenami przejazdów kolejowych zainicjowała prace nad konstrukcjami samolotów-gigantów.

W Paryżu nastąpiła konfrontacja tych idei. Niektóre projekty są jeszcze zbyt odległe, aby je móc ocenić. Do nich zaliczyć chyba należy przyszłe samoloty: Boeing-733 i L-200 (Lockheed). Natomiast ich konkurent, głośny samolot naddźwiękowy „Concorde", zaczyna stopniowo nabierać realnych kształtów. Firmy współpracujące, Sud Aviation (Francja) i British Aircraft Corporation (Anglia) podały już pierwsze konkretne wyniki prac. Oto one:

„Concorde" będzie naddźwiękowym samolotem pasażerskim dla 118—124 osób, wykonanym z lekkich stopów metali, wyposażonym w 4 silniki BS „Olympus-593", opracowywane wspólnie przez Zakłady Bristol Siddeley i SNECMA, każdy o ciągu 15 880 kG. Rozpiętość — 25,5 m, długość — 56,2 m, wysokość — 11,6 m, pow. nośna — 358,25 m², ładownia — 17,6 m³. Ciężar przy starcie — 148 000 kG, długość startu — 2 900 m, ciężar przy lądowaniu — 91 000 kG, długość lądowania — 2 300 m, prędkość przelotowa — 2 330 km/h, zasięg — 6 700 do 11 800 km, ciężar paliwa — 79 000 kG.

Niemniej „Concorde" jest ciągle tylko projektem, choć bardzo zaawansowanym.

Kilkadziesiąt metrów od przedstawicielstwa Sud Aviation stał nowiutki olbrzym radzieckiego „Aerofłotu", imponujący, o pięknej, wydłużonej sylwetce: Ił-62, z 4 dwuprzepływowymi turboodrzutowymi NK-8 o ciągu 10 500 kG każdy.

Jest to ostatni z rodziny poddźwiękowych samolotów pasażerskich ZSRR. Następny z kolei, Tu-144, będzie już samolotem naddźwiękowym.

Przez blisko tydzień Ił-62 był gwiazdą pierwszej wielkości paryskiego Salonu. Nie kończące się kolejki ciekawych jego wnętrza prażyły się cierpliwie w słońcu.

A jednak wybuchła nowa „bomba". Przylot radzieckiego giganta AN-22. „Anteusz" konstrukcji dra inż. Olega Antonowa pobił wszelkie możliwe rekordy zachwytu. Paryż był naprawdę oszołomiony!

Samoloty pionowego startu

W tej kategorii pokazano w locie dwa samoloty: francuski „Balzac" V 001 oraz brytyjski Hawker Siddeley „Kestrel" P-1127.

Widowisko urzekające! Mimo klasycznej sylwetki samolotów naddźwiękowych ich zachowanie się w powietrzu było doprawdy niezwykłe. Przy ogłuszającym huku silników samolot unosi się powoli i zupełnie pionowo, zawisa na chwilę, obraca wokół, jakby z namysłem, w którą się udać stronę, po czym zdecydowany już, nabierając rozpędu wypryska w górę. Wykonawszy przewidziane programem ewolucje zawisa kilka metrów nad ziemią, obraca się w lewo, w prawo, defiluje z prędkością piechura wzdłuż trybuny, obniża się — za chwilę usiądzie... Nie, pilot się rozmyślił, szuka innego miejsca... Powtarza swój powolny spacer, tym razem lecąc tyłem, wbrew logice. Zawisł znowu, sekundę, dwie... po czym łagodnie, z wdziękiem, osiada na trawie.

Jednomiejscowy samolot doświadczalny „Balzac" V 001 zewnętrznie niewiele się różni od znanego „Mirage-III". W momencie kiedy „Balzac" wisiał nieruchomo zawieszony nad ziemią, kilkadziesiąt metrów wyżej jego prawie bliźniak przemknął nad naszymi głowami z ogromną prędkością.

CIĄG DALSZY NASTĄPI



JAK ROZBIŁA SIĘ HANSA

Jak już donosiliśmy, w maju br. podczas 121 lotu próbnego w okolicach Madrytu uległ katastrofie prototyp szeroko reklamowanego zachodnioniemieckiego odrzutowca dwusilnikowego HFB-320 „Hansa". Pilot prowadzący maszynę, Amerykanin Loren W. Davis, zginął podczas upadku samolotu na ziemię, drugi pilot Hans Bardill uratował się skacząc ze spadochronem. Wypadek ten wywołał duże zamieszanie wśród przemysłowców lotniczych NRF i zaniepokojenie opinii publicznej kraju, która od dłuższego czasu przekonywana była o całkowitej niezawodności samolotu HFB-320 „Hansa".

Nie czekając na oficjalne orzeczenie hiszpańskiej komisji badającej przyczyny katastrofy, przedstawiciele zachodnioniemieccy w ten sposób przedstawili przebieg tragicznego lotu:

Wypadek nastąpił podczas prób tzw. przeciągnięcia. Poprzednie próby tego rodzaju wypadły pomyślnie. Lot przebiegał na wysokości 7 000 m. Samolot doprowadzony przez pilota do nadmiernie wysokich kątów natarcia, znalazł się w stanie niesterowności. Pilotowi nie udało się, przy użyciu steru wysokości, sprowadzić maszyny do normalnego zakresu kątów natarcia i odzyskać kontroli nad lotem. Nastąpiły próby odzyskania sterowności poprzez użycie steru kierunku, jednak przyczyniło się to do przejścia maszyny w korkociąg, który szybko zmienił się w płaski.

Użycie hamującego spadochronu ogonowego, przewidzianego na tego właśnie rodzaju stany lotu, nie dało rezultatu.

W 45 sekund po znalezieniu się samolotu w niebezpieczeństwie, kiedy wysokość zmalała do 5 000 metrów, na rozkaz Davisa drugi pilot Bardill użył spadochronu, lądując szczęśliwie na ziemi. Davis opuścił samolot około 35—40 sekund później, na wysokości 1 800 metrów, jednakże — jak wszystko na to wskazuje — przechwycony został przez linkę spadochronu ogonowego samolotu i oplątany przez nią nie mógł się już oswobodzić.

Samolot uderzył w ziemię i rozbił się. Silniki pracowały do ostatniej chwili. Pożaru nie było.

Hamburska wytwórnia HFB, zastosowawszy szereg środków ostrożności, postanowiła dalej prowadzić próby z drugim prototypem maszyny oraz z pierwszym egzemplarzem seryjnym, już gotowym. W budowie seryjnej znajduje się obecnie 30 sztuk samolotu HFB-320 „Hansa".

(z)

SUKCES RADZIECKICH FILMÓW W VICHY

W Vichy (Francja) zakończył się drugi z kolei festiwal filmowy Międzynarodowej Feredacji Lotniczej (FAI), na którym 18 krajów zademonstrowało swoje najlepsze filmy lotnicze i astronautyczne.

Wielki poklask wśród widzów zyskały sobie radzieckie filmy: **„W skafandrze nad planetą"**, **„Bariera niepewności"** i **„My, sportowcy — spadochroniarze"**, które — w swych kategoriach — otrzymały pierwsze nagrody FAI, „Złote skrzydła". Międzynarodowe jury sędziowskie przyznało również dwóm innym filmom radzieckim nagrody specjalne: film **„W Kosmosie — Woschod"** dostał nagrodę im. Maurice Nogues'a, wybitnego francuskiego lotnika, pioniera lotów dalekodystansowych, zaś film **„Uwaga, nieważkość"** — nagrodę przewodniczącego międzynarodowego jury festiwalu.

W uznaniu wysokich wartości artystycznych i aktualności francuski film **„Niebo nad głową"** otrzymał nagrodę prezydenta Francji. Pierwszą nagrodę dostał również amerykański film **„X-15"**, przedstawiający dzieje znanego rakietoplanu eksperymentalnego.

W klasie filmów historycznych i telewizyjnych pierwsze miejsce zajęły filmy angielskie **„Historia śmigłowca"** i **„Lot"**.

Ogółem na festiwalu wyświetlono około 60 filmów, obrazujących burzliwy rozwój lotnictwa i astronautyki. Jak wynika z wypowiedzi uczestników festiwalu, ewenementem w Vichy była demonstracja radzieckiego filmu dokumentalnego **„W skafandrze nad planetą"**, pokazującego pierwszy w historii lot kosmonauty Leonowa w przestrzeni kosmicznej oraz dokumentalnego filmu amerykańskiego **„Gemini-4"**, uwidaczniającego pobyt w Kosmosie astronauty White'a.

Uwagę społeczeństwa francuskiego przyciągnął festiwal w Vichy tym bardziej, iż gośćmi festiwalu byli radzieccy kosmonauci: Gagarin, Komarow, Fieoktistow i Jegorow. W czasie trwania festiwalu radzieccy kosmonauci odbyli wiele spotkań z mieszkańcami Vichy oraz pobliskich miast Clermond Ferrant i St. Etienne.

Festiwal zakończył się uroczystym wieczorem, podczas którego nastąpiło wręczenie nagród. Sam przebieg festiwalu oraz pobyt na nim radzieckich kosmonautów wywołał wielki oddźwięk w społeczeństwie Francji. (z)

W SKRÓCIE

● **Bułgaria** i Abisynia podpisały umowę o podjęciu komunikacji lotniczej między stolicami obu krajów. Bułgarskie linie lotnicze TABSO planują uruchomienie szeregu połączeń do krajów Afryki i Bliskiego Wschodu.

✶

● **Pod Londynem** odbył się próbny lot samolotu VC—10, nowego czterosilnikowego odrzutowca pasażerskiego dla linii BOAC. Na wysokości 4 000 m w samolocie lecącym z prędkością 500 km/h nagle oderwały się drzwi i uderzyły w jeden z silników, unieruchamiając go. Samolot zdołał jednak szczęśliwie wylądować.

✶

● **Na lotnisku** londyńskim pomyślnie przeprowadzono pierwszą próbę lądowania samolotu pasażerskiego „Trident" linii BEA bez udziału człowieka, lecz za pomocą automatycznego pilota. 88 pasażerów, którzy nie wiedzieli, iż występują w roli „królików doświadczalnych", przybyło do Londyna z Paryża.

✶

● **Watykan** zamierza kupić samolot do podróży dla papieża — donosi z Rzymu agencja AFP powołując się na poinformowane koła włoskie. Pozwoliłoby to na rozwiązanie wszystkich problemów, które wyłaniają się za każdym razem, kiedy papież udaje się w dłuższą podróż.

✶

● **Amerykańskie linie** „Panamerican World Airways" uruchamiają regularne bezpośrednie połączenie z Pragi do Nowego Jorku. Samoloty lądują tylko, dla nabrania paliwa i dla wypoczynku pasażerów, w angielskim mieście Glasgow. Lot z Czechosłowacji do USA trwa 10 godzin i 20 minut.

✶

● **Indyjski** minister spraw zagranicznych Singh oświadczył agencji prasowej MEN, przed opuszczeniem stolicy ZRA — Kairu, że przeprowadzone przez niego rozmowy w sprawie wspólnej budowy samolotów naddźwiękowych przez Indie i ZRA przyniosły pozytywne rezultaty.

✶

● **W czasie** wizyty brytyjskiej królowej w Bonn, zaproszony został przez prezydenta Luebkego na zamek Bruehl generał w stanie spoczynku Adolf Galland, jeden z najbardziej znanych w czasie wojny hitlerowskich generałów lotnictwa. Galland pod sam koniec wojny został przez Hitlera mianowany generalnym inspektorem lotnictwa i udekorowany „brylantami" do rycerskiej klasy żelaznego krzyża.

✶

● **Na Grenlandii** wprowadzona jest obecnie regularna komunikacja powietrzna na trasach, które dotychczas obsługiwane były przez sanki ciągnione przez psy. Na liniach komunikacyjnych łącznej długości 3 600 km latać będą śmigłowce.

✶

● **Senat USA** przytłaczającą większością głosów zaaprobował projekt ustawy przewidujący wyasygnowanie 5,2 mld dolarów na realizację różnych programów badania Kosmosu. W sumę tę wchodzą środki przeznaczone na przygotowanie i przeprowadzenie operacji, mającej na celu wylądowanie człowieka na Księżycu, którą USA zamierzają zrealizować do 1970 roku.

✶

● **14 wojskowych** spadochroniarzy hiszpańskich ze szkoły skoczków spadochronowych w Aleantarilla koło Murcji poniosło śmierć wskutek zderzenia się w powietrzu dwóch samolotów transportowych, które następnie rozbiły się o ziemię. 16 spadochroniarzy uniknęło śmierci, opuszczając samolot przed zderzeniem względnie już po tym fakcie, lecz przed upadkiem samolotów na ziemię. 8 ofiar katastrofy to młodzi elewi szkoły, nie przekraczający 20 lat życia.











ALPEJSKI DŹWIG

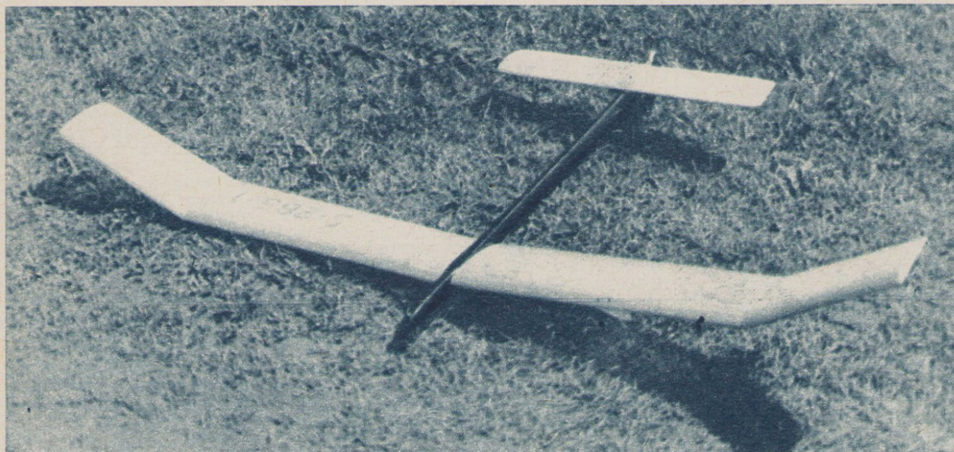
W Szwajcarii, wszelkie budowy i transport w trudnodostępnych okolicach przeprowadzane są przy pomocy śmigłowców. Prace tego rodzaj prowadzi towarzystwo „Heliswiss" mające swoją siedzibę w Bernie. W minionym roku przeprowadzono na przykład 100 prac transportowych w Alpach przenosząc łącznie ładunki o ciężarze około 20 ton. Na zdjęciach: fragmenty prac górskiego dźwigu — śmigłowca Agusta-Bell 204-B.

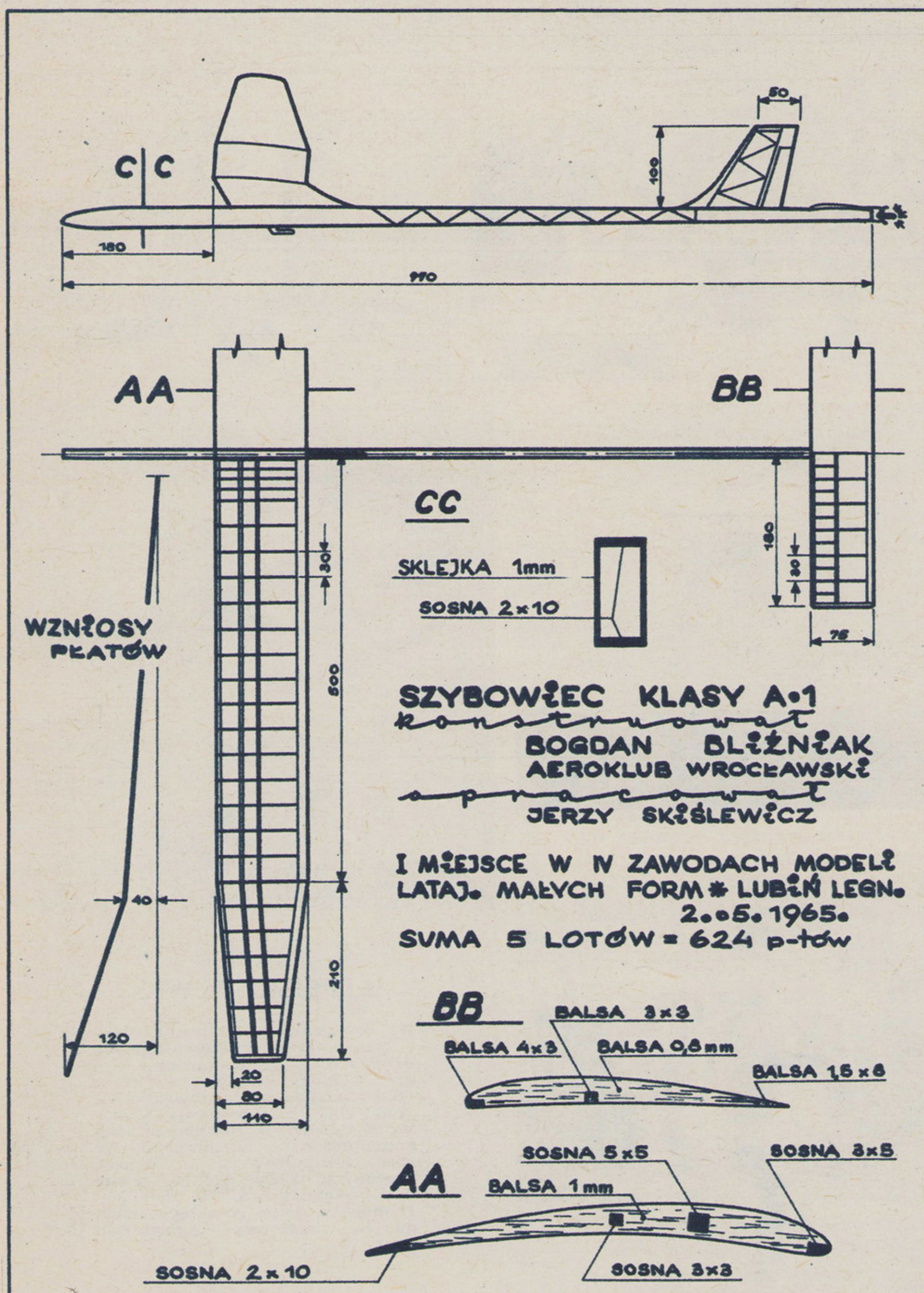
NOWY SZYBOWIEC KLASY A-1

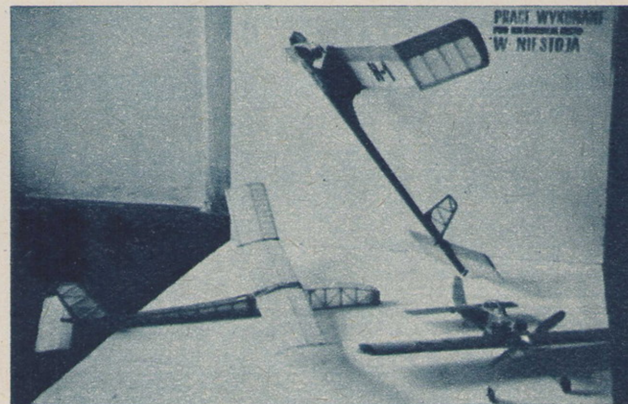
Konstruował

BOGDAN BLIŹNIAK





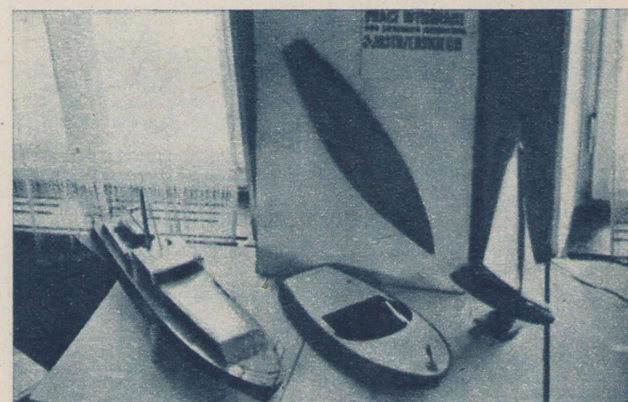


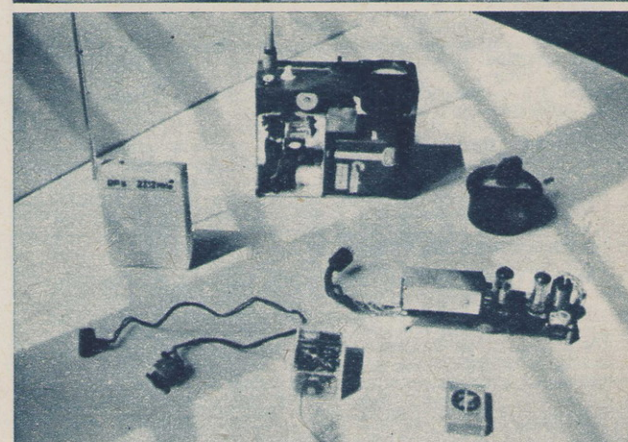


ZAJĘCIA POLITECHNICZNE W MDK – Muranów

Mgr inż. BOHDAN WĘGRZYN

KSZTAŁCENIE politechniczne obok kształcenia ogólnego czy zawodowego jest dziedziną stosunkowo młodą. Jest realizowane w szkołach i placówkach oświatowych, jak PM, MDK, DKDiM, SMT. Każda z tych placówek pozaszkolnych ma inny indywidualny program, zależny najczęściej od warunków lokalowych i finansowych. Niekiedy niewiadomo, jak realizować tem program. Sięgamy wtedy do eksperymentów pedagogicznych. Ogólnie rzecz biorąc winne one wiązać się z doskonaleniem treści, metod i organizacji pracy wychowawczej, jak również wytwarzać atmosferę, sprzyjającą twórczości pedagogicznej. Tymczasem nie wszystkie placówki mają odpowiednią kadrę przygotowaną do tego. Wiadomo przecież, że żaden nauczyciel nie wynosi z zakładu kształcenia nauczycieli przygotowania do tego, lecz musi zdobywać je sam. A wiemy również, że źle prowadzony eksperyment może przynieść więcej szkody niż korzyści. Dlatego wygodniej i wskazane jest opierać swoją początkową działalność o wypróbowane formy pracy. Dla przykładu podaję tematykę prac realizowanych w roku szkolnym 1964 i 1965 w MDK „Muranów" w Warszawie. Dział techniki w tej placówce prowadzę dopiero drugi rok. Można powiedzieć, że przed tym okresem nic tu się nie działo. Istniejące co prawda 3 specjalizacje w ramach oddzielnych niezależnych kółek zainteresowań były na wymarciu. Przyczyna tkwiła w źle przyjętej te-





matyce i organizacji pracy. Ponadto zbyt mało specjalizacji, jak na przeznaczenie tego ośrodka, nie sprzyjało rozwojowi. Nie było bodźców do wzajemnego oddziaływania.

Rozszerzając program działalności do zagadnień najbardziej bliskich gospodarce narodowej, założyłem ponadto dalsze 7 specjalizacji, a pozostałe inaczej ukierunkowałem. W sumie pracownia techniki MDK objęła 10 specjalizacji, jak majsterkowanie, metaloplastyka, modelarstwo okrętowe, modelarstwo lotnicze, modelarstwo rakietowe, szkutnictwo, komunikacji, radiotechniki, krótkofalarstwo, i technika eksperymentu.

Kadrę pedagogiczną stanowią instruktorzy godzinowi opłacani przez Inspektorat Oświaty. W zależności od kwalifikacji (klasy instruktora czy wykształcenia) stawka godzinowa wynosi od 18 do 28,80 zł.

Jeśli chodzi o wskaźniki, to niech punktem wyjścia będzie liczba uczestników. Sama tylko pracownia techniki obejmuje ok. 400 uczestników do lat 18-tu. Koszt na pomoce naukowe — materiały wynosi w ciągu roku szkolnego na jednego uczestnika ok. 100 zł. Jest to wartość średnia. W związku z tym nasuwa się pytanie — co można za tę kwotę zrobić?

Dla zobrazowania przytoczę tematy prac wykonanych w drugim roku naszej działalności, to jest 1964/65. Prace te były eksponowane na wystawie w MDK „Muranów". Kolejność stoisk podaję wg stopnia trudności tematów. W poszczególnych działach (kółkach zainteresowań technicznych) wykonano następujące prace:

1. MAJSTERKOWANIE — pod kierunkiem St. Ślusarczyka wykonano stoliki, krzesła, taborety, lampy stojące, stojaki do prasowania, gabloty, korale, naszyjniki, laski, świeczniki, drzeworyty (większość przedmiotów była ozdobiona przez wypalanie w drewnie).

2. METALOPLASTYKA — pod kierunkiem M. Knoblocha wykonano pierścionki, naszyjniki, stoliki, lampy stojące i wiszące, elementy dekoracyjne ścian, patery o tematyce XX-lecia PRL, 700-lecia Warszawy i Kongresu Astronautycznego.

3. MODELARSTWO OKRĘTOWE — pod kierunkiem J. Jastrzębskiego wykanono modele jachtów żaglowych („Mała", „Finka", „klasa J" i inne), modele motorówek „Alfa", ślizgi „Iskra", modele statków handlowych „Potsdam" i dwa modele jachtów motorowych „Bałtyk" (konstr. J. Wojciechowskiego) zdalnie kierowanych.

4. MODELARSTWO RAKIETOWE — pod kierunkiem A. Makowskiego wykonano rakiety jedno- i wielostopniowe, trzy typy silniczków rakietowych, opracowano trzy typy paliw, wykonano modele startujące z wyrzutni umieszczonej na samochodzie SAN.

5. MODELARSTWO LOTNICZE — pod kierunkiem Wł. Niestoja wykonano zmodyfikowane modele szybowców „Jaskółka", „Dzięcioł" i inne, modele gumówek pięciu typów, modele silnikowe na uwięzi i latające, zmodyfikowany „Wicherek" i dwa inne — opracowania własne.

6. SZKUTNICTWO — pod kierunkiem J. Jastrzębskiego — budowa żaglówki typu „Cadet" i motorówki 4-osobowej.

7. KOMUNIKACJA — pod kierunkiem J. Bienia wykonano modele poduszkowców do transportu wewnątrzzakładowego i turystyczne oraz hulajnogę napędzaną silniczkiem spalinowym.

8. RADIOTECHNIKA — pod kierunkiem J. Mirowicza wykonano wyłączniki czasowe do fotografii, zasilacze, telefony amatorskie, odbiorniki tranzystorowe, lutownice transformatorowe, przystawki UKF do typowych odbiorników sieciowych, mostki pomiarowe RC.

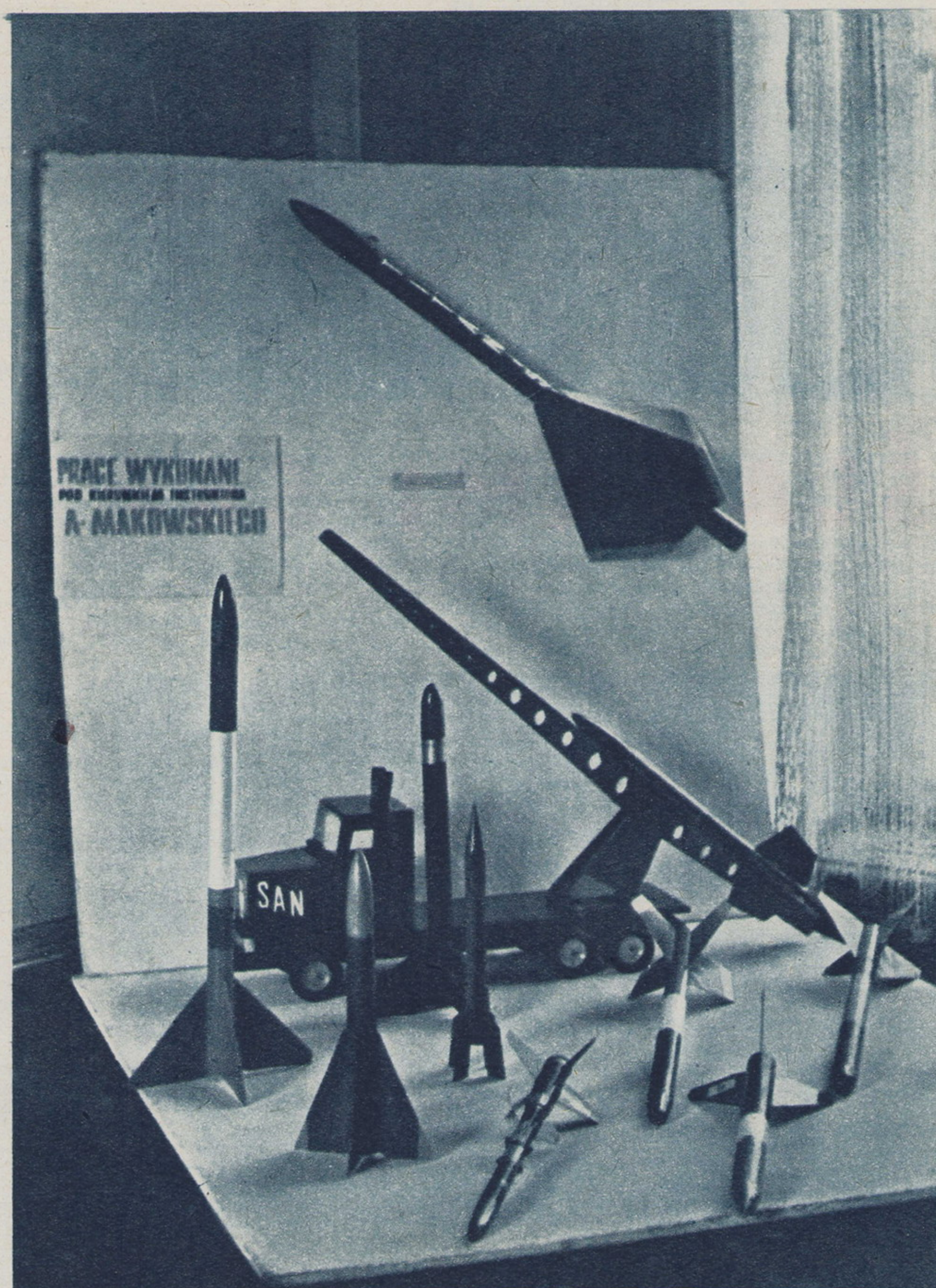
9. KRÓTKOFALARSTWO — pod kierunkiem Zb. Szpakowskiego. Czterech uczniów otrzymało licencje, dwóch wykonało odbiorniki i generatory do nauki telegrafii, oscylatory sterujące do nadajników i nadajniki KF.

10. TECHNIKA EKSPERYMENTU — pod kierunkiem B. Węgrzyna wykonano nadajniki i odbiorniki lampowe i tranzystorowe do zdalnego kierowania modeli okrętów, samolotów i rakiet; z elektroakustyki wykonano małe organy elektroniczne, gitary elektronowe, przyrządy pomiarowe do określania parametrów tranzystorów; żółwie reagujące na światło i przeszkody terenowe; aparaturę telemetryczną oraz laser rubinowy (w budowie).

Za całokształt prac pedagogicznych w bieżącym roku szkolnym kierownictwo MDK „Muranów" wyróżniło z pracowni techniki następujących instruktorów: Władysława Niestoja, Stanisława Ślusarczyka, Mieczysława Knoblocha oraz kierownika DT , niżej podpisanego.

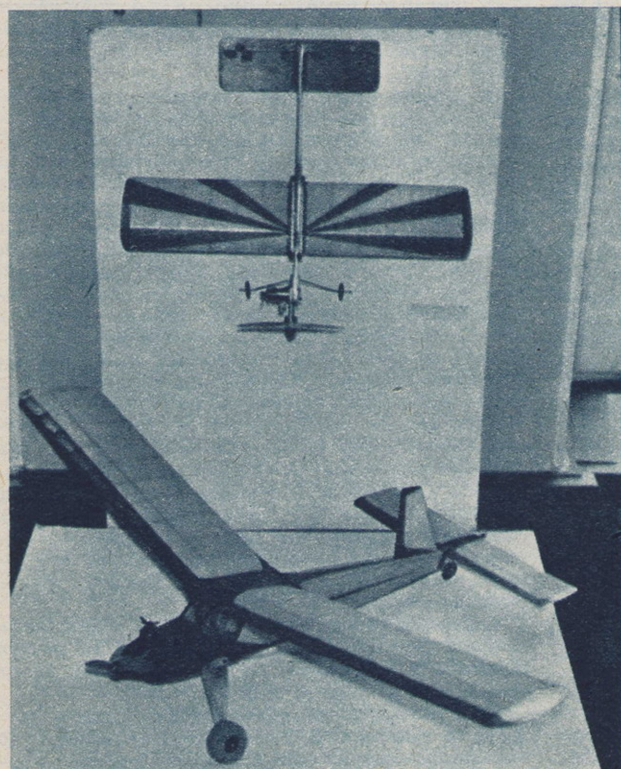
Na zasłużonych pedagogów czekają nagrody i wyróżnienia, które zostaną wręczone w Dniu Nauczyciela. Ze swej strony życzę im dalszych sukcesów na odcinku wychowania i nauczania politechnicznego młodzieży.

mgr inż.
BOHDAN WĘGRZYN



Na zdjęciach: Eksponaty poszczególnych pracowni MDK — Muranów w Warszawie. Małe lotnictwo, szkutnictwo, zdalne kierowanie i technika rakietowa — oto najważniejsze i najobszerniejsze tematy prac warszawskich modelarzy.

Zdjęcia autora (5)



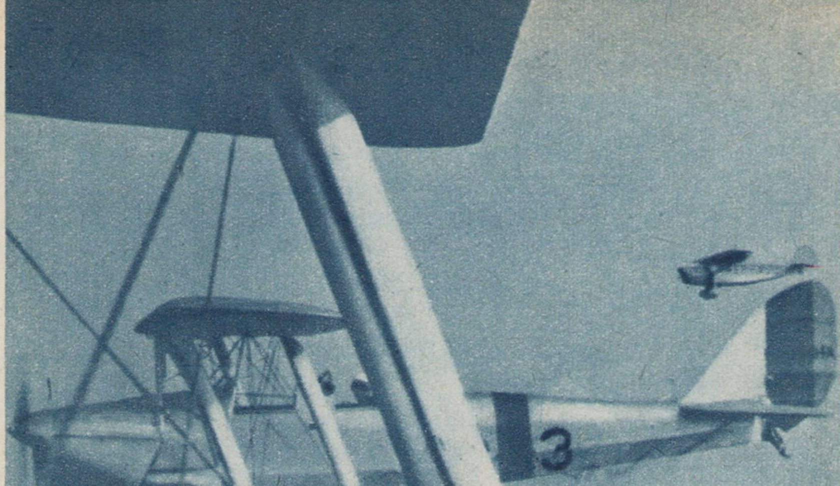
CENNA POMOC
DLA MODELARSTWA I WYCHOWANIA POLITECHNICZNEGO

22 czerwca 1965 r ukazało się Pismo Okólne nr 40 Prezesa Rady Ministrów Józefa Cyrankiewicza w sprawie bezpłatnego przekazywania Lidze Obrony Kraju odpadów użytkowych niemal wszelkiego rodzaju materiałów, nadwyżek narzędzi pracy, maszyn i innych urządzeń technicznych. W piśmie tym mówi się m. in., że:

„Doceniając rolę Ligi Obrony Kraju i jej działalność na odcinku rozwoju politechnizacji społeczeństwa — celowym jest okazanie jej niezbędnej pomocy w rozwijaniu tych pożytecznych form wychowawczych".

Pismo zaleca ministrom wydanie odpowiednich zarządzeń dla podległych im zjednoczeń i przedsiębiorstw w celu udzielania stałej pomocy LOK. Przekazywanie maszyn, urządzeń, wszelkiego rodzaju wzorców i części wybrakowanych z produkcji, mogących służyć jako materiały do zajęć politechnicznych i celów szkoleniowych, może nastąpić na wniosek Zarządu Głównego lub Zarządów Wojewódzkich LOK.

Decyzja Prezesa Rady Ministrów jest cenną i najpotrzebniejszą obecnie formą pomocy dla dalszego rozwoju modelarstwa i wszechstronnego wychowania politechnicznego w naszym kraju.



RWD-5bis SP-AJU, maleńki samolot sportowy stał się sławny dzięki majorowi Stanisławowi Skarżyńskiemu, który pokonał na nim Atlantyk. Na zdjęciu: SP-AJU w asyście samolotów brazylijskich.

JERZY JABRZEMSKI

ŚLADAMI SKARŻYŃSKIEGO

Korespondencja własna



Na jednym z 98 komfortowych foteli pasażerskich (nie licząc miejsc załogi) Convaira 990 „Coronado" pokonał trasę Skarżyńskiego autor niniejszego reportażu red. J. Jabrzemski.

Moja podróż lotnicza do Argentyny wypadła prawie dokładnie w 25 lat od dnia, gdy została zainaugurowana pierwsza powietrzna linia transatlantycka. W dodatku trasa, którą leciałem z Warszawy do Buenos Aires, prawie identycznie pokrywała się z rekordowym przelotem majora Stanisława Skarżyńskiego przez Atlantyk w 1933 roku.

W porównaniu z tym drugim lotem istniała jednak zupełnie zasadnicza różnica. Mjr Skarżyński przemierzał na małym sportowym samolocie samotnie olbrzymie puste przestrzenie, podczas gdy dla 98 pasażerów nowoczesnego odrzutowca Convair 990 „Coronado" skok prawie 15 000-kilometrowy nie przedstawiał właściwie żadnego problemu. Za nas martwili się piloci samolotu i obsługa linii lotniczych.

Sądzę, że Czytelników „Skrzydlatej Polski" zainteresuje porównanie warunków tych podróży, które oddzieliło od siebie przeszło 30 lat.

SAMOLOT

Samolot mjra Skarżyńskiego, RWD-5 bis, pochodził z tej samej wytwórni, co zwycięskie w Challenge 1932 r. RWD-6 Żwirki i Wigury, czy w Challange 1934 r. RWD-9 Bajana.

W RWD-5 kadłub spawano z rur stalowych, natomiast skrzydła były drewniane. Dwumiejscowa kabina RWD-5 bis przystosowana została do rekordowego lotu poprzez wbudowanie aluminiowego zbiornika na 300 litrów benzyny w miejsce pasażera.

RWD-5 bis był górnopłatem, o silniku Gipsy Major 120 KM. Prędkość maksymalna 210 km/h, prędkość podróżna 175 km/h. Rozpiętość skrzydeł samolotu 10,2 m, długość samolotu 7,2 m, powierzchnia nośna 15,5 m kw., ciężar próżnego samolotu 446 kG, ciężar z pełnym obciążeniem 1 100 kG. Zasięg 4 800 — 5 000 km (około 28 godzin lotu). RWD-5 bis był najmniejszym i najlżejszym z samolotów, które kiedykolwiek przeleciały Atlantyk.

Na zurychskim lotnisku Kloten czekał na nas do skoku przez Atlantyk potężny Convair 990 „Coronado". Dolnopłat o 4 silnikach odrzutowych General Electric CJ — 805-23B, prędkość maksymalna 1 100 km/h., prędkość podróżna 950 km/h (na wysokości 9 — 10 000 m). Rozpiętość skrzydeł 36,6 m, długość samolotu 42,5 m. Ciężar 120 ton. 98 pasażerów (24 w pierwszej klasie, 74 w turystycznej) rozmieszczonych było w wygodnych fotelach po 4-5 w rzędzie. Szerokość kabiny pasażerskiej 3,5 m. Reklamowano go jako „najnowocześniejszy pasażerski odrzutowiec świata". Zasięg 6 000 km.

PRZYGOTOWANIE DO PODRÓŻY

Mjr Skarżyński utrzymywał swą próbę w wielkiej tajemnicy. Po niepowodzeniach lotu przez Atlantyk Idzikowskiego i Kubali w latach 1928 i 1929, nie było w Polsce dobrej atmosfery do takiego wyczynu. Oficjalnie mjr Skarżyński, lecąc do Afryki, przeprowadzał próbę bicia rekordu długości lotu bez lądowania. Tylko kilka osób wiedziało o właściwym celu podróży.

Przed moim lotem do Buenos Aires Biuro Turystyki Sportowej „Sports-Tourist" przejęło na siebie wszelkie sprawy podróży, wywiązując się z nich jak zwykle doskonale. Linie lotnicze obiecały zająć się nami pieczołowicie w Zurychu, aby kilkugodzinny postój w tym mieście nie był nudny.

Kłopoty mieliśmy tylko z wizami argentyńskimi. Odlatywaliśmy w czwartek rano, a w środę o godzinie 16 wiz jeszcze nie było. Wreszcie o godzinie 17 nadeszła oczekiwana depesza z Buenos Aires. Teraz jednak okazało się, że musimy dostarczyć zaświadczenia lekarskie, iż nie jesteśmy chorzy na... jaglicę. Skąd to nagle wytrzasnąć? Jednak świadectwa takie się znalazły i paszporty nasze „uwierzytelnione" zostały wizą argentyńską o godzinie 20. Uff, można więc lecieć.

WARSZAWA-DAKAR

Mjr Skarżyński rozpoczął podróż 27 kwietnia o godzinie 8.05. Tegoż dnia, po 8 godzinach 40 minutach lotu dotarł do Lyonu, trasą przez Poznań, Zbąszyń, Lipsk, Frankfurt n. Menem, Karlsruhe, Strasburg, Miluzę. 1 500 km z prędkością 173 km/godz.

Oto jak opisuje on dalszy lot do Dakaru w swych pamiętnikach („Na RWD-5 przez Atlantyk").

„Ponieważ pogoda nieszczególna, a komunikaty meteorologiczne z Hiszpanii często zawodzą, nie spieszę się zbytnio z odlotem, mając zamiar przebyć etap Lyon-Casablanca w ciągu jednego dnia, a do tego trzeba dobrej pogody, gdyż odległość wynosi 2 050 km...

W niedzielę dnia 30 kwietnia, nie mogąc się doczekać polepszenia pogody ani komunikatów meteorologicznych, postanowiłem lecieć dalej, licząc, że w razie pogorszenia warunków atmosferycznych usiądę na którymś z lotnisk Aeropostale'u (pocztowa linia lotnicza łącząca Paryż z Dakarem i przechodząca przez wschodnie wybrzeża Hiszpanii) i tam nareszcie otrzymam informacje o pogodzie.

Warunki lotu fatalne. Ustawiczne mgły, niskie chmury i deszcz. Wiatr czołowy wpłynął tak silnie na szybkość samolotu, że spadła do 140 km/h. Ponieważ w miarę posuwania się na południe pogoda była coraz gorsza, postanowiłem wylądować w Perpignan, aby tam zasięgnąć języka o możliwości dalszego lotu. Z wielkim trudem wśród deszczu i mgły odnalazłem lotnisko i wylądowałem — niestety, żadnych wiadomości z Hiszpanii nie było. Zostałem ukarany za niecierpliwość i musiałem poznać nudy samotnej niedzieli w małej, prowincjonalnej mieścinie...

Rano z Hiszpanii biuletyny meteorologiczne nie nadeszły i oświadczono im, że pewnie nie nadejdą, ale miałem stanowczo dość Perpignan i wystartowałem, pomimo mglistej pogody i bardzo niskich chmur, do odległej o z górą 1 600 km Casablanki...

Do Barcelony warunki atmosferyczne były zupełnie znośne. Dalej jednak, z powodu bardzo niskiego pułapu chmur i słabej widoczności, nie pchałem się już na skalisty ląd, a leciałem nad morzem na wysokości 50 — 100 m, starając się nie stracić z oczu wybrzeża, aby szukać na nim w razie potrzeby jakiegoś terenu do lądowania... Zbliżałem się do Malagi, kiedy pogoda nagle pogorszyła się...

Zaledwie przedarłem się przez pierwszą burzę i odsapnąłem po silnym rzucaniu, gdy nadeszła druga, a za nią trzecia burza, obie równie gwałtowne.

Burze te były resztkami cyklonu, który dzień przedtem szalał nad Marakeszem. O sile jego świadczył wicher, jaki miałem na przestrzeni Malaga-Casablanka: szybkość samolotu zmalała do 100 km/h.

Byłem zachwycony wartością samolotu, to też pierwszą moją czynnością po załatwieniu formalności lądowania w Casablance było nadanie depeszy do Aeroklubu R. P. „Maszyna doskonała"...

W dalszą drogę wystartowałem z Casablanki 3 maja o godzinie 7,15. Pogoda była bardzo dobra, lot odbywał się bez przeszkód i trudności. Począwszy od Agadiru dostałem się już w sferę passatu wiejącego w stronę St. Louis.

Wkrótce zniknęły ostatnie ślady cywilizacji, pode mną rozciągnęła się piaszczysta, żółta pustynia. W miarę zbliżania się nad Rio de Oro zacząłem wznosić się wyżej, gdyż zupełnie nie miałem ochoty służyć za cel karabinom nieujarzmionych synów pustyni. Wzbiłem się na wysokość 1 500 m, zupełnie nie przeczuwając, że już na tej wysokości znalazłem się w przeciwpassacie hamującym szybkość lotu...

Po obliczeniu odległości na mapie przekonałem się, że do St. Louis nie dolecę wcześniej niż o godzinie 22; ponieważ tego lotniska nie znałem i nie wiedziałem, czy będzie należycie oświetlone, postanowiłem wylądować w Port Etienne na cyplu Białego Przylądka. Lotnisko znajduje się opodal rybackiego miasteczka, na skraju pustyni, pod strażą otoczonego zasiekami z drutów kolczastych, murowanego fortu...

Odległość 1 950 km pomiędzy Casablanką a Port Etienne przebyłem w ciągu 11 godzin 5 minut z szybkością 175,9 km/h. Do St. Louis pozostało mi jeszcze tylko 650 km.

Dnia 4 maja opuściłem gościnne mury fortu i o godzinie 8,10 rano wystartowałem do ostatniego etapu nad Czarnym Lądem. Mog-



Widoki z lotu ptaka dostarczają niezapomnianych przeżyć. Oto oglądany z okien samolotu stadion Maracana w Rio de Janeiro.



Najpiękniejszy bodaj południowoamerykański konkurent Neapolu — perła Brazylii — Rio de Janeiro.

łem lecieć już niżej, więc dzięki przychylnemu wiatrowi uzyskałem doskonałą szybkość 216 km/h. i już o godz. 11 znalazłem się na lotnisku leżącym w odległości 6 km od St. Louis, niedaleko Dakaru".

Odlatuję z Warszawy z 30-minutowym opóźnieniem. W poczekalni zagranicznej na Okęciu tłok. Prawie jednocześnie startują samoloty do Paryża, Kopenhagi, Belgradu i nasz do Zurychu. Na razie mamy lecieć wysłużoną maszyną Convair 440 (zabiera „tylko" 44 pasażerów).

Wreszcie o 9,50 start. Spokojna podróż nad Czechosłowacją i Bawarią. W południe jesteśmy już nad Alpami i po 3 godzinach lotu wita nas w Zurychu przedstawiciel Swissair. Odlot do Ameryki dopiero po godzinie 22. Szwajcarskie linie lotnicze zapewniają nam zwiedzenie motorówką Jeziora Zurychskiego, obiad w słynnej restauracji „Fischstube Zurichhorn") znajdującej się w domku na palach na wodach jeziora), a potem i kolację w „Dodler — Sonnenberg" na górze, u stóp której rozłożył się Zurych.

O 22.40 zajmujemy miejsca w transatlantyckim odrzutowcu. Opiekę nad pasażerami sprawują cztery stewardessy i jeden steward. Samolot nie jest jeszcze całkowicie wypełniony. Dopiero w Genewie mamy komplet.

Trochę dziwny jest ten „przystanek" w Genewie. Jeszcze się odrzutowiec dobrze nie rozpędził po starcie w Zurychu, a już schodzi do lądowania. W Genewie postój się przedłużył, gdyż czekaliśmy na opóźniony samolot z Londynu i odlatujemy zamiast o godzinie 23.59 dopiero o 0,40 (w Polsce jest wtedy 1.40).

Do stolicy Senegalu, Dakaru, cztery godziny lotu. Stewardessy prezentują nam najpierw sposób zakładania kamizelek ratunkowych w wypadku przymusowego wodowania, a później przygasają oświetlenia. Próbujemy spać. Stewardessy podsuwają poduszeczki pod głowę i otulają kocami. Samolot leci równo jak po stole. Zupełnie nie odczuwa się ani szybkości, ani wysokości (znajdujemy się 9 000 m nad ziemią).

O godzinie 2 stewardessy roznoszą ręczniki, namoknięte bardzo gorącą wodą. Można się odświeżyć. Za chwilę mała przekąska: zimne mięso, kanapki, owoce, napój ananasowy, kawa.

Znów przesuwamy zegarki o godzinę i o 4,50 lądujemy w Dakarze. W Warszawie jest 6.50 i widno, a tu ciemno.

Przy wyjściu z samolotu bucha na nas żar Afryki. Już po chwili czuję krople potu na czole. Ale czarny kierowca, który przewozi nas autobusem do budynku portu lotniczego, ma na sobie gruby flanelowy ubiór, w rodzaju szlafroka aż do kostek.

Murzyńscy policjanci, kelnerzy i sprzedawcy snują się leniwie, na wpół śpiąc. Kupujemy prześliczne pocztówki senegalskie (każdy), murzyńskie tam-tamy, maty, dywany, figurki z lanego żelaza, posążki jakichś czarnych bożków (to już tylko niektórzy pasażerowie — bo cena sięga kilkudziesięciu dolarów!). Wyroby z kości słoniowej są zbyt drogie i nie znajdują już nabywców.

Wymieniamy bon Swissair na dowolny orzeźwiający napój w barze i rozciągamy się na leżakach. Ależ parno... Budynek portu lotniczego zbudowany jest zresztą na niskich palach, aby nie znajdował się bezpośrednio na rozparzonej ziemi, niewiele to jednak się okazuje pomagа.

O godzinie 6 wracamy z ulgą do samolotu. Ale i tu dostał się żar Afryki i dopiero później w górze zacznie działać wewnętrzna klimatyzacja.

...Na Galeao odpoczywaliśmy godzinę i kwadrans... Na tle widniejących w dali wieżowców Rio port lotniczy wyglądał raczej biednie i brudno...



NAD ATLANTYKIEM

Wróćmy do majora Skarżyńskiego i jego pamiętników.

„Dlaczego startowałem z St. Louis o godzinie 23, a nie o jakiejś innej? Otóż godzinę startu należało tak wybrać, aby lądowanie w Ameryce nastąpiło w ciągu dnia (ze względu na bezpieczeństwo). Po drugie — ze względu na wzrost zmęczenia w czasie drogi należy nocny lot odbyć możliwie „na świeżo", a więc na samym początku... W pasie ciszy nad Atlantykiem występują ulewne deszcze, osiągające największe nasilenie o godzinie 14 i o 2 w nocy. W porze nocnej deszcze takie są mało przyjemne, a za to dość niebezpieczne, toteż trzeba było startować w miarę możliwości o takiej porze, aby osiągnąć granicę pasa deszczowego o świcie...

Noc była pogodna. Niebo wyiskrzone gwiazdami i jasne od blasku księżyca... Oświetlenie wnętrza kabiny miałem rozwiązane w bardzo prosty sposób — opaska na czole, a w niej umocowana żarówka rurkowa, połączona z tyłu głowy przewodami z suchą baterią czternastogodzinną mieszczącą się w kieszeni...

Po dziesięciu minutach lotu znalazłem się nad wodą i ogarnęło mnie niemiłe zdziwienie. Nie spodziewałem się zupełnie takiego braku widoczności. Leciałem na wysokości 500 m i nic pod sobą nie widziałem: ani morza, ani horyzontu. Niebo też było słabo widoczne. Zrozumiałem, że nad wodą rozciąga się mgiełka, która w dzień może by nic nie znaczyła, ale w nocy sprawiała poważną trudność...

Gdy się już oswoiłem, zszedłem na 100 metrów. Lot na tej wysokości miał tę dogodność, że gdy miejscami mgiełka stawała się rzadsza, schodziłem na 50 m i jakiś czas mogłem lecieć normalnie, widząc powierzchnię wody, co pozwalało wypocząć oczom...

Lecąc tak przez 7 i pół godziny błogosławiłem każdą chwilę, kiedy mogłem zejść na 50 m i przestać patrzeć w jeden punkt. Poza tym nalałem sobie wody w pokrywkę od termosa i co chwila przemywałem oczy zwilżoną watą.

Wkrótce poczułem, że robi mi się nie tyle gorąco, ile duszno, gdyż przy dłuższym locie, w nasyconym parą wodną powietrzu o temperaturze równikowej, nie pomaga żadna wentylacja. Ubrany byłem dość ciepło, ze względu na przewidywany na drugim i trzecim odcinku lot na dużej wysokości, porozpinałem więc ubranie i zdjąłem kołnierzyk.

Jeżeli chodzi o wrażenia, to w nocy nie miałem wiele czasu na rozmyślania, gdy trzeba było skupić całą uwagę na wskazaniach zegarów, a poza tym należało walczyć z sennością. Bezruch i oddawanie się marzeniom bynajmniej nie wpływają dodatnio na walkę z sennością, toteż starałem się nie poddawać i stale wynajdowałem sobie jakieś zajęcie. Od czasu do czasu przepompowywałem ręczną pompką benzynę z dolnego zbiornika do górnych, mieszczących się w skrzydłach. Poza tym ciągle coś jadłem, gdyż ta czynność również świetnie zapobiega senności. Na drogę zabrałem, poza żywnością rezerwową, banany, pomarańcze, czekoladę, cukierki i kolę (wyciąg z orzeszków afrykańskich).

CIĄG DALSZY NA STR. 14

CIĄG DALSZY ZE STR. 13

W czasie lotu starałem się nie jeść nic twardego, gdyż wtedy... silnik przerywa. Oczywiście jest to złudzenie słuchowe, powstałe skutkiem gryzienia twardych pokarmów, ale może spowodować niepotrzebne zaniepokojenie o stan Bogu ducha winnego silnika.

Samotność nigdy nie była dla mnie uciążliwa, a zresztą w locie tym nie byłem samotny, gdyż miałem swą najlepszą towarzyszkę — maszynę. Towarzyszka ta jest bardzo zaborcza i wymaga, aby całą uwagę poświęcać wyłącznie jej i mści się za wszelkie zaniedbania...

W strefę deszczów dostałem się na pół godziny przed świtem, toteż dla pewności, ponieważ zaczęło rzucać samolotem, przedarłem się przez chmury na wysokość 1700 m...

Gdy chmury zaczęły rzednąć nieco, a zarazem wyciągać się więcej w górę — nie chciałem zajść za wysoko. Przy locie na dużej wysokości ogarnia lotnika wrażenie zupełnej nieruchomości. Samolot zdaje się dosłownie stać w powietrzu, przez co lot taki jest ogromnie nużący. Poza tym chciałem obserwować siłę i kierunek wiatru (można orientować się bardzo dobrze po grzywach fal, trzeba tylko odróżnić falowanie oceanu od „marszczenia się" wody — bowiem przy wietrze występują oba zjawiska), więc zszedłem niżej. Jednakże przedzieranie się przez ulewne deszcze, przy silnym rzucaniu, dało mi prędko taką szkołę, że wlazłem z powrotem na wysokość 2500 m...

Im bliżej wybrzeża, tym bardziej wzrastało zachmurzenie i chmury przybierały charakter burzowy. O godz. 15 przeleciałem nad wysepką Rocas, zalewaną częściowo przez fale, na której znajduje się dość prymitywna latarnia morska, mały domek i radiostacja.

Między Rocas (około 260 km od Natalu) a wybrzeżem spotkałem trzy fronty burzowe, które powodowały bardzo silne rzucanie...

Na widok linii brzegowej ogarnęło mnie lekkie zdenerwowanie i obawa, żeby na tych ostatnich kilometrach nie „nawalił" silnik. Na szczęście obawy były płonne i wkrótce znalazłem się nad lądem. Wszelkie wyczerpanie fizyczne minęło od razu i uczułem się tak, jak bym dopiero co rozpoczął lot.

Wyszedłem ponad ląd o godzinie 16.15, między Cap. S. Roque a Natalem, mniej więcej o 15 km w lewo od zamierzonego celu. Jak na przebytą drogę 3160 km jest to zboczenie minimalne... O godzinie 19.30 po 20 i pół godzinach lotu lądowałem w Maceio".

Odlatujemy z Dakaru o godzinie 6. Jest jeszcze ciemno, tylko na wschodzie powoli rozlewa się na horyzoncie różowa smuga. Obsługa samolotu zmieniła się. Znów drzemiemy, ale już po godzinie otrzymujemy gorące ręczniki do odświeżenia.

Świta. Pod nami (wysokość 11 000 m) morze chmur. Atlantyku nie widać. O godzinie 7.30 (w Warszawie jest już 9.30) przelatujemy równik. Kabinę rozświetla jaskrawe słońce. Powoli wszyscy się budzą. Stewardessy roznoszą prezenciki — małe, czarne wachlarze.

Dostajemy śniadanie. Pyszny omlet. Sery. Owoce. Konfitury. Kawa, herbata lub czekolada.

Do dwóch umywalni tworzy się kolejka. Od stewarda można wypożyczyć elektryczną maszynkę do golenia. W kabinie umywalni są mydełka, kremy, woda kolońska i inne kosmetyki w małych plastykowych paczuszkach dla każdego pasażera.

Dwaj moi polscy współtowarzysze podróży po serii makabrycznych dowcipów na temat sporządzania testamentów przed podróżą lotniczą, wzięli „na ząb" przystojną młodą blondynkę, która siedzi razem z babcią niedaleko nas. Pasażerki rozmawiają po niemiecku, ale kiedy panna odchodzi na chwilę, babcia odzywa się do nas... po polsku.

Całe szczęście, że koledzy mówili o wdziękach dziewczyny w słowach raczej entuzjastycznych i to poprawnym polskim językiem. Wkrótce jeszcze kilku współpasażerów dekonspiruje swoje polskie pochodzenie. Są to emigranci, którzy w sprawach handlowych odwiedzali zachodnią Europę i teraz wracają do domów w Brazylii czy Argentynie. Częstują nas cygarami i udzielają pierwszego wykładu na temat Polonii w Ameryce Południowej.

Ale oto głos przez megafon zaprasza do okien. Chmury się rozstąpiły i pod nami rozpościera się ciemnozielona toń oceanu. Na prawo widzimy brzegi Ameryki. Tu niedaleko lądował już mjr Skarżyński, ale nasz Convair leci bezpośrednio do Rio de Janeiro wzdłuż wybrzeża Brazylii. Jest godzina 8.20 (w Polsce już 13.20). Stewardessy roznoszą collation (drugie śniadanie): emince de veau (zraziki cielęce z kluseczkami, groszkiem i ryżem), ciastka, owoce, soki, kawę.

Samolot powoli zaczyna schodzić w dół. Coraz częściej spoglądamy w okna na brzeg brazylijski. Nie przypuszczałem, że tutaj prawie całe wybrzeże tworzą postrzępione łańcuchy górskie. Szczyt Pico de Bandeira ma nawet 2890 m wysokości (więcej niż Rysy...).

Otrzymujemy do wypełnienia formularze graniczne brazylijskie lub argentyńskie, w zależności dokąd kto leci. O godzinie 9.20 (w Polsce 14.20) zaczynamy krążyć nad Rio de Janeiro.

Malownicze położenie Rio nad Zatoką Guanabora oczarowało nas. To niewątpliwie jedno z najpiękniejszych miast świata. Góry, skały, wyspy, drapacze chmur wśród soczystej zieleni. Między Głową Cukru (Pao de Assucar) a wzgórzem Corcovado (z potężnym posągiem Chrystusa na szczycie) widoczny jak na dłoni olbrzymi łuk nadbrzeżnej autostrady, oddzielone od Atlantyku słynną plażą Copocobana. 200-tysięczny stadion piłkarski Maracana wygląda jak wielki tort pokrajany na kawałki segmentami dachu pokrywającego trybuny dookoła.

Convair trzykrotnie okrąża 8-milionowy zespół Rio, nim lądujemy na jednej z licznych wysp. To Aereporto do Galeao.

Czekamy na wyjście z samolotu prawie 10 minut. Stewardessy rozdzielają płatki gazy i polecają przykryć usta i nos oraz zamknąć oczy. Oficerowie brazylijskiej służby sanitarnej bardzo bogato szamerowani złoconymi guzami i epoletami „flitują" nas jakimś nieprzyjemnym roztworem. Otwierają drzwi samolotu do wyjścia dopiero wtedy, gdy są pewni, że wszelkie przemycone z Afryki owady już zginęły od rozpylonej trucizny. My jeszcze żyjemy...

RIO DE JANEIRO — BUENOS AIRES

Trasę nad Ameryką Południową mjr Skarżyński przeleciał stopniowo etapami. Z Maceio do Rio w dwa dni, w Rio zatrzymał się 18 dni, triumfalnie witany przez lotnictwo brazylijskie prezydenta Vargasa, miss Brazylię, no i oczywiście przez miejscową Polonię.

Potem skok do Kurtyby i znów 10 dni entuzjastycznego powitania przez emigrantów w Paranie. Wreszcie Porto Alegre, tam już tylko 2 dni wśród Polonii i dopiero lot do Buenos Aires.

Na Galeao odpoczywaliśmy godzinę i kwadrans. Biały, jednopiętrowy z głębokim podcieniem budynek portowy był częściowo w remoncie. Na tle widniejących w dali wieżowców Rio port lotniczy wyglądał raczej biednie i brudno. Służba obsługi lotniska, kelnerzy i sprzedawcy — wszystko Murzyni, Mulaci lub Metysi. Natomiast stewardessy, lotnicy brazylijskiego Varigu i urzędnicy portu są wyraźnie europejskiego pochodzenia, niektórzy mają tylko lekkobrązową karnację ciała.

Duszno, ale nie tak dokuczliwie jak w Dakarze. Równik został przecież za nami, na północy. Odtąd będziemy mówić — „Ale na północy było gorąco...". Teraz jesteśmy dokładnie na Zwrotniku Koziorożca.

O godzinie 10.40 startujemy do ostatniego etapu podróży. Do Buenos Aires już tylko 3 godziny lotu. Znów witają na nas nowe stewardessy i piloci. W samolocie zrobiło się pustawo. Więcej niż połowa pasażerów wysiadła w Rio.

Chmur nie ma. Widzialność dobra. Mijamy ostatnie pasmo wzgórz w brazylijskim stanie Rio-Grande do Sul i nadlatujemy nad monotonną równinę Urugwaju. Po lewej stronie nad Atlantykiem — Cap (przylądek) Polonia.

Ostatni posiłek w samolocie (od odlotu z Warszawy już siódmy!). Na pożegnanie wystawny lunch: półmisek szwedzki (zimne mięsa, sardynki, sałatki), filet de bocuf printaniere (wiosenny filet wołowy), tort, owoce, kawa. Pasażerowie pierwszej klasy otrzymują do każdego posiłku jeszcze wino, tym razem podają francuskie czerwone bordeaux „Chataau-Smith-Haut-Lafitte".

Pod nami zjawia się olbrzymia tafla wody. To już La Plata — wielkie lejkowate ujście rzek Urugwaju i Parany (z Paragwajem) do Atlantyku. Po tej stronie szerokiej na przeszło 100 km La Plata — Montevideo, stolica Urugwaju, po tamtej — Buenos Aires.

Jesteśmy już trochę zmęczeni podróżą, toteż lądowanie na lotnisku Ezeiza witamy wszyscy z ulgą. Nareszcie Argentyna.

Wychodzących z samolotu łapie przenikający chłodny wiatr. Bo tutaj właśnie zima i zaledwie 5 stopni powyżej zera...

JERZY JABRZEMSKI

ZAWODY LUBELSKIE



Pilot Józef Radoń (Aeroklub Lubelski).

Na starcie III Zawodów Szybowcowych Aeroklubu Lubelskiego stanęło 12 zawodników, w tym 3 z sąsiedniego Aeroklubu Robotniczego w Świdniku. Piloci startowali na szybowcach „Mucha-100" i 100A, „Mucha-Standard", „Jaskółka" oraz „Bocian". Z uwagi na różnorodność sprzętu przy obliczaniu wyników stosowano odpowiednie współczynniki.

Zawody rozpoczęły się przelotem prędkościowym na trasie trójkąta 100 km Radawiec — Lubartów — Piaski — Radawiec. Ze względu na niekorzystną pogodę tylko trzech szczęśliwców zaliczyło konkurencję. Następną próbą był ponownie przelot po obwodzie trójkąta 100 km. Już po starcie kilku zawodników komisja sportowa zmieniła jednak nakazany początkowy kierunek oblotu trójkąta na dowolny. Decyzja ta spowodowała — słuszny zresztą — protest pilotów, którzy przed jej podjęciem znaleźli się w powietrzu. W rezultacie uznanego protestu konkurencję unieważniono i tak po trzech dniach zawodów piloci (z wyjątkiem trzech) mieli po „0" punktów. Dopiero czwarty dzień przyniósł pewien dorobek punktowy za akrobację szybowcową. W miejsce unieważnionego przelotu po trasie trójkąta 100 km powtórzono tę samą konkurencję w dniu 24 czerwca. Ostatnie dwie konkurencje, to przeloty docelowo-powrotne 104 i 120 km.

Na marginesie strony organizacyjnej imprezy można wyrazić pewne zdziwienie wobec znikomego zainteresowania zawodami ze strony zarządu aeroklubu i jego działaczy. Nie były to wprawdzie wielkie mistrzostwa, ale na własnym podwórku zawsze coś znaczyły. Tymczasem w okresie ich trwania piloci byli właściwie bardzo osamotnieni, nie czuli atmosfery zainteresowania, która winna im towarzyszyć.

Słowa uznania należą się natomiast mgrowi Andrzejowi Ciesielskiemu, z urzędu instruktorowi, a z racji zawodów — kierownikowi sportowemu, który mając do pomocy szczupłe grono komisji sędziowskiej pokonał wszystkie przeciwności i doprowadził zawody do końca. Dzielnie spisywał się też instruktor Tadeusz Kern, w jednej osobie pilot holujący i kierowca ściągający wozem transportowym liczne szybowce, które lądowały przygodnie.

Wyniki końcowe: 1. **Józef Radoń** (Lublin) — 1493 pkt, 2. **Zenon Sobiesiak** (Lublin) — 1462 pkt, 3. **Bonifacy Pawtel** (Świdnik) — 1319 pkt, 4. **Julian Kaleta** (Świdnik) — 1191 pkt, 5. **Adam Zemanek** (Lublin) — 977 pkt.

Tadeusz Chwałczyk



Pilot Zenon Sobiesiak (Aeroklub Lubelski). Foto: T. Chwałczyk (2)



PRACA W PLL LOT

„Marzę o pracy w PLL LOT w charakterze pilota samolotów pasażerskich. Chciałbym wiedzieć, co muszę robić, aby osiągnąć ten cel" — pisze do nas **Stefan Rybiński z Bydgoszczy.**

Droga do pracy w PLL LOT, w charakterze pilota samolotów pasażerskich, prowadzi przez szkolenie lotnicze w aeroklubie. Obecnie wymagania dla kandydatów na pilotów w PLL LOT są następujące (m. in.): świadectwo dojrzałości, 600 godzin nalotu na samolotach, uprawnienia I klasy pilota sportowego i II klasy pilota zawodowego (licencja), wiek do 30 lat. Ponadto wskazane jest zamieszkanie w Warszawie (kandydaci z tego miasta mają pierwszeństwo w przyjęciu) oraz znajomość języków — angielskiego i rosyjskiego, przynajmniej w zakresie szkoły średniej. Oczywiście także doskonały stan zdrowia.

PISALIŚMY

Edmund Suchocki — Więcbork, pow. Sępolno. O lotach wysokościowych i zachowaniu się organizmu na wysokości pisaliśmy w bieżącym roku kilkakrotnie. Ostatnio w numerze 30 „Skrzydlatej Polski" w rubryce „Lekarz lotniczy odpowiada".

ODSYŁAMY

Jarosław Olejnik — Legnica. O ile wiemy, Lubin Legnicki od nowego roku szkolnego będzie w. zasięgu działania Aeroklubu Jeleniogórskiego. W interesujących Was sprawach odsyłamy do kierownictwa tego aeroklubu. Tym bardziej, że jest to Wasz macierzysty aeroklub, do którego powinniście się najpierw zwracać w tego rozdaju sprawach.

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Andrzej Macko — Wrocław 12, ul. Braci Gierymskich 43, sprzeda oprawny rocznik „Skrzydła i Motor" z 1947 r. oraz szereg lotniczych książek rosyjskich i angielskich.

SZKOŁY WOJSKOWE

Tadeusz Sikora — Brzozówek. Kandydaci do Podoficerskiej Szkoły Zawodowej im. Rodziny Nalazków w Elblągu zgłaszają się najpierw do najbliższej komendy WKR lub WKW. Niestety w tej chwili jest już o wiele za późno, bowiem czas rekrutacji minął z dniem 30 maja br. Należy więc poczekać do przyszłego roku. Nową formą zdobycia zawodu w wojsku i szansą dla młodzieńców, co najmniej 17-letnich, jest wprowadzona w tym roku ochotnicza **długoterminowa służba wojskowa.** W czasie tej służby, która trwać będzie 5 lat, młody człowiek zdobywa wykształcenie w zakresie Zasadniczej Szkoły Zawodowej (a więc zawód), stopień podoficerski i odbywa zasadniczą służbę wojskową.

Dokładnych informacji udzielają wszystkie komendy WKR i WKW.

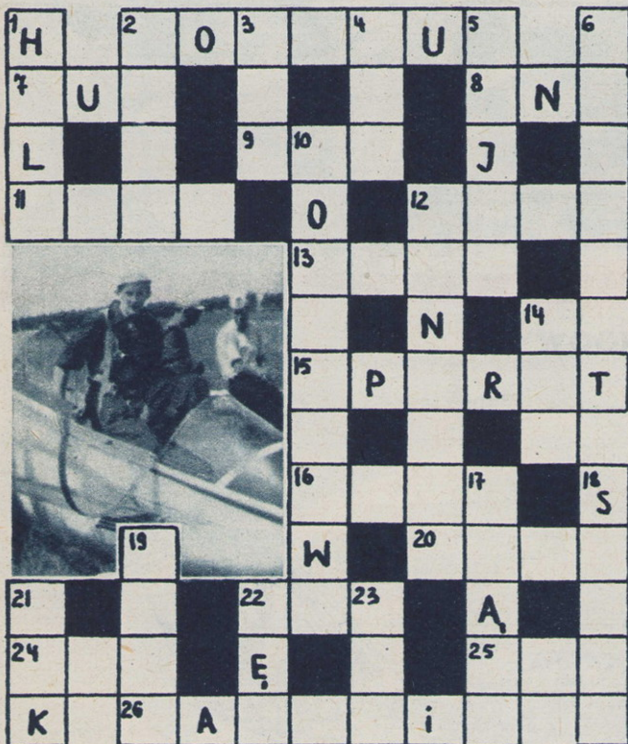
Jan Sadowski — Ostrów Wlkp. Egzaminy wstępne do Oficerskiej Szkoły Wojsk Zmechanizowanych im. Tadeusza Kościuszki we Wrocławiu, w której przechodzi się również szkolenie spadochronowe (absolwenci szkoły zostają dowódcami pododdziałów wojsk zmechanizowanych lub **powietrzno-desantowych)** odbędą się w dniach 26. VIII. — 3. IX. 1965 r. Kandydaci zdają z języka polskiego (pisemny) i matematyki (pisemny i ustny) oraz przechodzą badania psychologiczne i próbę sprawności fizycznej.

KRZYŻÓWKA LOTNICZA

Poziomo: 2 — radziecki pilot myśliwski, mający na swym koncie najwięcej zestrzelonych samolotów podczas II wojny światowej; 7 — austrackie linie lotnicze; 8 — typ samolotów konstrukcji Tupolewa; 9 — holenderskie linie lotnicze; 11 — imię Lilienthala; 12 — graficzny obraz terenu; 13 — tłuszcz rybi; 15 — gaz bojowy o zapachu musztardy; 16 — inaczej: suw tłoka; 20 — polski pisarz lotniczy, jako pilot brał udział w walkach na Zachodzie; 22 — międzynarodowy sygnał wzywający pomocy; 24 — domki pszczół; 25 — pierwiastek chemiczny lub rodzaj jadłodajni; 26 — państwo, do którego należą linie lotnicze JAL.

Pionowo: 1 — świetlisty krąg dookoła słońca; 2 — oszukaństwo lub krawędź przedmiotu; 3 — samolot zbudowany przez zespół konstruktorów LWD w Łodzi lub dawny uczeń; 4 — budynek mieszkalny; 5 — polski pilot, zwycięzca Challenge'u 1934 r.; 6 — amerykańska rakieta balistyczna lub zbiór map; 10 — inaczej: awiacja; 12 — dźwignia gazu; 14 — antycyklon; 17 — wir o osi pionowej przemieszczający się i powodujący spustoszenie lub instrument dęty; 18 — miejsce, skąd wzbijają się samoloty lub szybowce; 19 — jeden z podstawowych materiałów stosowanych w modelarstwie; 21 — część samolotu bombowego, stanowiąca pomieszczenie dla bomb; 22 — szybowiec zbudowany w Instytucie Szybownictwa w 1946 r. lub drapieżny ptak; 23 — członek rodziny.

Opracował:
Edward Zytka



Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązanie do dnia 8 sierpnia br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach,** z dopiskiem **„Krzyżówka lotnicza".**

ROZWIĄZANIE „PANTROPY LOTNICZEJ"

z nru 24 „SP" z dnia 13 czerwca 1965 r.

Hasło: **„Poprzez szybownictwo do lotnictwa wojskowego".**

Wyrazy pomocnicze: — 1 — pot, 2 — przewodnik, 3 — Co, 4 — wlot, 5 — WAT, 6 — Jowisz, 7 — szybowce, 8 — ogon.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Marian Gad — Rudniki 35, p-ta Połaniec, pow. Staszów, woj. kieleckie; Piotr Płócienniczak — Strzelno, ul. Miradzka 2, pow. Mogilno, woj. bydgoskie; Waldemar Wodroszka — Wałbrzych 1, ul. Tetmajera 1.**

NOWA KSIĄŻKA DLA MODELARZY LOTNICZYCH

„Jak zrobić bumerang?" — pytają **Jan Kowalski i Edmund Przeworski,** uczniowie szkoły podstawowej **w Piotrkowie Trybunalskim.**

Odsyłamy do nowo wydanej książki **Pawła Elszteina pt. „Zagadki lotu"** (Wydawnictwa Naukowo-Techniczne) którą można nabyć w każdej księgarni lub drogą korespondencyjną, pisząc pod adresem: **Główna Księgarnia Techniczna — Warszawa ul. Świętokrzyska 14.**

Książka zawiera ponadto opisy doświadczeń z dziedziny teorii lotu, aerodynamiki i techniki rakietowej, możliwych do przeprowadzenie w szkolnej lub amatorskiej pracowni. Poszczególne doświadczenia poparte są praktycznymi przykładami w postaci planów modeli szybowców, śmigłowców i rakiet. Cena książki — 17 zł.

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

MIECZYSŁAW MICHALCZAK — STARACHOWICE. Z listu wynika, że rozpoznano u Was wadę refrakcji, która wymaga wyrównania szkłami korekcyjnymi. Wada jest prawdopodobnie wrodzona, tylko przedtem nie rozpoznano jej, i prawdopodobnie nie zmieni kategorii zdolności do służby wojskowej, gdyż została skorygowana okularami. Jednakże konkretnej odpowiedzi może udzielić tylko okulista po dokładnym przebadaniu.

BAZYLI LISIEWICZ — KOTŁY, pow. BIELSK PODLASKI. Przepisy określające zdolność dla kandydatów do szkół oficerskich są bardziej rygorystyczne niż dla poborowych do odbycia zasadniczej służby wojskowej. W liście podajecie tylko ostrość wzroku Von = 0,2 — a to nie wystarcza do określenia przydatności, gdyż brak wyników z badania refrakcji, wartości szkieł korekcyjnych i ostrości wzroku w szkłach korekcyjnych.

RYSZARD JANKOWSKI — TRZEBNICA LUB. Nikotyna powoduje zwężenie naczyń krwionośnych doprowadzających krew do mięśnia sercowego. Ciśnienie krwi ulega pewnemu podwyższeniu. Nikotyna w małych dawkach nie wywiera wpływu na korę mózgową. jednak, jeżeli czynność kory mózgowej jest zaburzona, pobudzona lub zahamowana ułatwia ona uregulowanie jej funkcji i sprowadzenie do prawidłowego stanu. Stąd zapalenie papierosa może dawać uczucie działania uspokajającego lub pobudzającego w zależności od stanu psychicznego danej osoby. Nikotyna zmniejsza odruchowe skórcze próżnego żołądka na przeciąg kilkudziesięciu minut, łagodząc w ten sposób uczucie głodu. Zatrucia ostre nikotyną spotykane są rzadko. O wiele częściej mamy do czynienia z zatruciem przewlekłym, spowodowanym nadmiernym paleniem tytoniu. Na czoło objawów wysuwają się bóle głowy oraz zaburzenia snu i czynności naczyń krwionośnych, zaopatrujących mięśnie sercowe w krew. Towarzyszy temu nadkwaśny nieżyt żołądka oraz szybko rozwijająca się miażdżyca. Należy nadmienić, że dym tytoniowy jest czynnikiem usposabiającym do powstawania raka płuc i oskrzeli. Znając ogólne działanie nikotyny, nietrudno się domyślić, że wpływ jej na organizm pilota będzie potęgowany, przede wszystkim przez niedotlenienie i przyspieszenie. Na wysokościach objawy związane z przewlekłym zatruciem nikotyną wyraźnie nasilają się. Nałogowy palacz o wiele trudniej znosi głód tlenowy oraz przeciążenia.

Podczas palenia tytoniu na organizm działają małe dawki nikotyny. Nikotyna zawarta w tytoniu bardzo łatwo dostaje się w czasie palenia, przez błonę śluzową jamy ustnej, drogi oddechowe i pęcherzyki płucne, do krwiobiegu. W pierwszym etapie zostaje ona przeniesiona przez krew do wątroby, gdzie dość szybko ulega rozkładowi. Szybkość rozkładu nikotyny w wątrobie zależy w dużym stopniu od przyzwyczajenia. Oprócz tego dużą rolę odgrywa szybkość oddechu w czasie palenia oraz szybkość spalania papierosa. Należy pamiętać, że nikotyna najbardziej gromadzi się przy ustniku papierosa.

DR HENRYK KLIMEK



WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji:
Warszawa 10,
ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

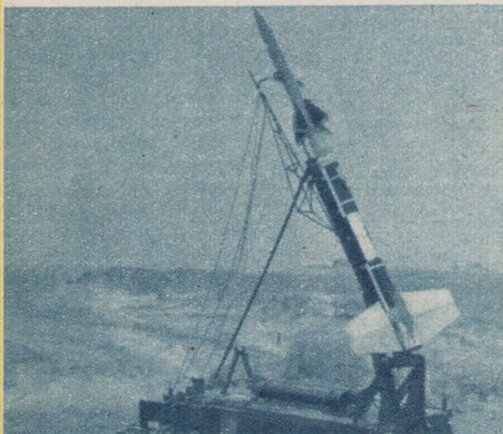
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 5651 E-35

RAKIETA PO ŚWIECIE

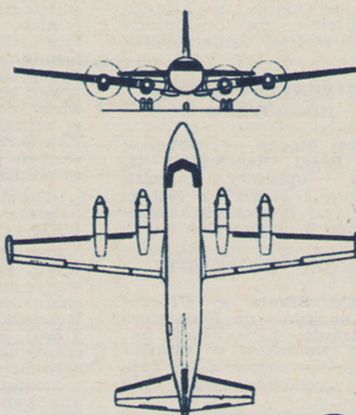
CO NOWEGO LATA!



„EPERVIER". 24.IV.1965 r. został oblatany po 2 latach opracowania mały samolot bezzałogowy pola walki konstrukcji belgijskiej. Może on być wyposażony w aparaturę filmową, telewizyjną, urządzenia do pomiaru radioaktywności powietrza oraz służyć jako cel latający. Rozpiętość — 1,7 m, długość — 1,4 m, ciężar — 90 kG, prędkość — 360 km/h, czas trwania lotu — 1 h. Silnik tłokowy typu Wankel o mocy 25—30 KM z pchającym śmigłem tunelowym. Zapas paliwa — 10 l. Samolot startuje z wyrzutni, ląduje na spadochronie. Obsługa — 3 osoby. Pułap — 3 400 m (operacyjny — 1 000 do 1 200 m, max. — 6 000 m). Zdalnie kierowany „Epervier" jest przeznaczony na konkurs NATO dla typowego małego samolotu bezzałogowego. Przewiduje się produkcję początkową 2 000 maszyn, z możliwością zwiększenia zamówienia do 6 000. Konkurentami tego samolotu są: francuski R-20, kanadyjski CL-89 i amerykański SD-2.

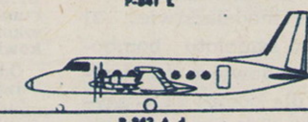


Również w Holandii są dokonywane próby małych rakiet doświadczalnych. Na zdjęciu rakieta 2-stopniowa NLR rozwijająca prędkość rzędu M = 2 i uzyskująca pułap lotu — 11 km. Jest ona stabilizowana żyroskopem i sterowana automatycznie (programowo). Służy do namiarów radiograficznych.

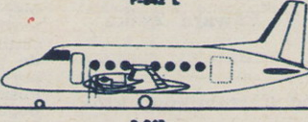






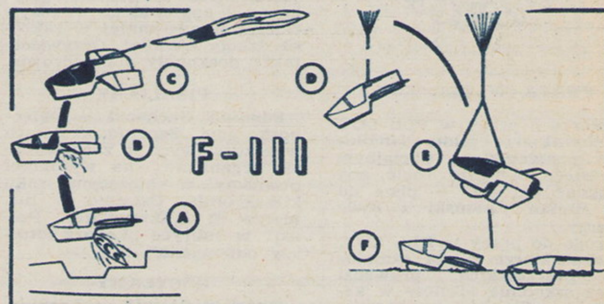






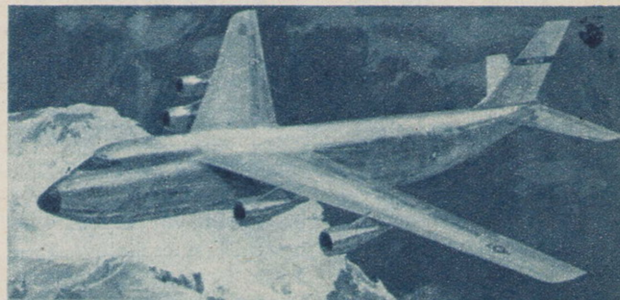
POTEZ P-84. Francuski samolot pasażersko-dyspozycyjny z 4 silnikami turbośmigłowymi o mocy 560 KM (wersje P-841) lub 600 KM (wersje P-842). Rozpiętość — 19,6 m, długość — 15,89 m lub 16,79 m. Ciężar całkowity 8 900 lub 9 100 kG, ciężar własny — 5 430 lub 5 600 kG. Prędkość max. — 500 km/h, prędkość lądowania — 135 km/h, zasięg — 1 700 do 3 000 km, pułap — 8 000 m, długość startu na przeszkodę 10,5 m — 685 do 885 m, długość lądowania znad przeszkody 15 m — 400 do 670 m. Istnieją wersje: P-841 (seryjna), P-841L (dłuższy kadłub), P-842 Ad (koła bliźniacze), P-824L (koła pojedyncze), P-843 (transportowiec).

RATUNEK W KABINIE

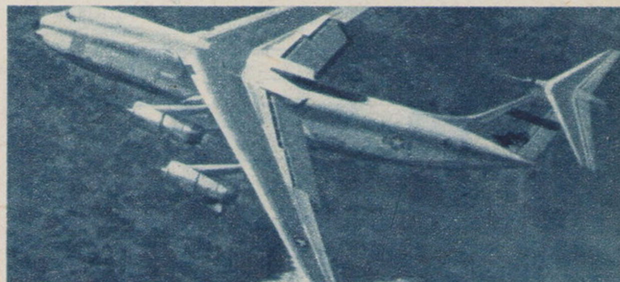


Tak wygląda system ratowniczy dla załogi w najnowszym samolocie amerykańskim F—111. Oznaczenia: A — ładunek pirotechniczny oddziela kabinę — kapsułę od kadłuba, B — otwarcie powierzchni stabilizujących, C, D — otwarcie spadochronu, E — kabina przed lądowaniem (ustalenie położenia, napełnienie amortyzatora pneumatycznego), F — lądowanie lub wodowanie.

SPÓŹNIONE OLBRZYMY

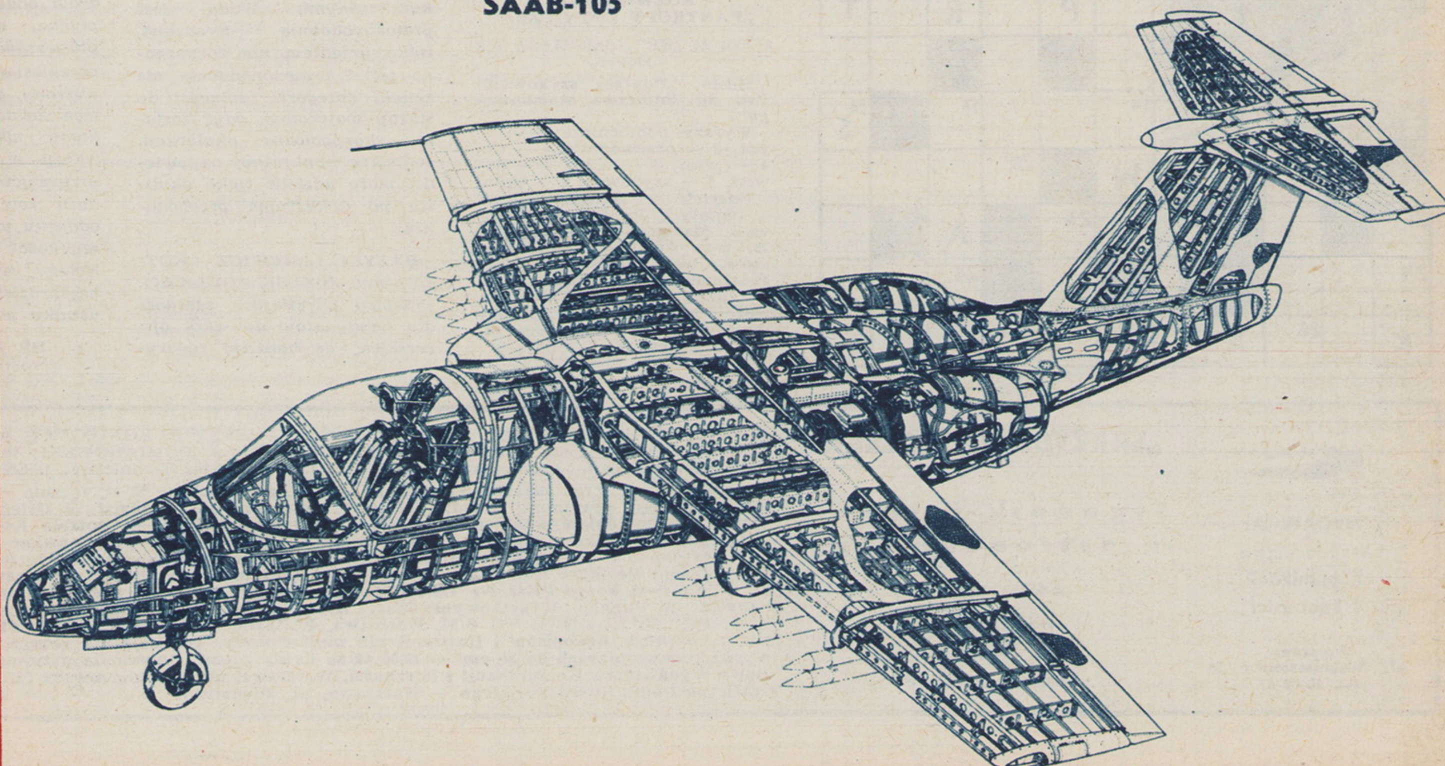


Trzy zakłady amerykańskie opracowują obecnie wielkie samoloty transportowe C-5A zdolne do przewozu 500 — 700 osób. U góry — projekt Boeinga, u dołu — projekt Lockheeda. Samoloty seryjne tego typu mają się pojawić około 1970 r. Ciężar max. ma wynosić ok. 325 T. Należy przypomnieć, że radziecki samolot transportowy tej klasy AN—22 był pokazany w tym roku na Salonie Lotniczym w Paryżu. Był to już samolot seryjny.



ODRZUTOWY SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY SAAB-105

Obok zamieszczamy przekrój perspektywiczny 2-miejscowego szwedzkiego samolotu szkolno — treningowego SAAB—105. Przewidziana jest seria 130 maszyn. 2 silniki turboodrzutowe RM—9 „Aubisque" o ciągu 743 kG. Prędkość max. M=0,86 prędkość przelotowa — 710 km/h, na wysokości 6 000 m, prędkość lądowania — 160 km/h, zasięg max. — 1 940 km na wysokości 11 000 m. Może być uzbrojony w 12 rakiet kalibru 135 mm lub 2 działka 30 mm, lub 125 kG bomb, lub 2 pociski kierowane powietrze — ziemia Rb—305. Istnieje też wersja fotograficzna oraz dyspozycyjna (3 osoby, czas lotu 3 h 50 min). Przewiduje się też budowę wersji szturmowej pod oznaczeniem A—60. Rozpiętość — 9,5 m, pow. nośna — 16,3 m².



LOT
POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES
NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ
Nr 43 ● SIERPIEŃ 1965 r.

TRANZYTOWA TURYSTYKA

WSZYSTKIE powietrzne szlaki wiodą przez Polskę, z zachodu na wschód i z północy na południe. Ponad naszym krajem krzyżują się rejsowe drogi samolotów największych linii lotniczych świata. Centralne położenie geograficzne Warszawy predestynuje ją do roli wielkiego węzła komunikacyjnego i tranzytowego, którego znaczenie dla cywilnego transportu lotniczego stale wzrasta. Przykładem choćby dane, ilustrujące ilość statków i lądowań na samym tylko lotnisku Okęcie. Oto w ubiegłym roku było ich ponad 15 tysięcy. Pobieżne obliczenia wskazują, że w 1965 roku liczba ta znacznie wzrośnie, osiągając około 18 tysięcy.

Tranzytowe znaczenie Warszawy oceniło właściwie już wiele międzynarodowych biur turystycznych. Organizują one — w drodze np. z Paryża do Moskwy — dłuższy lub krótszy postój samolotu w Warszawie. Na turystów oczekują tutaj specjalne autokary, które umożliwiają zwiedzenie miasta, zawożą turystów na smaczny posiłek i następnie odwożą na lotnisko, na którym czeka przystosobiony do dalszego lotu samolot. Niekiedy pobyt tranzytowy przedłuża się do kilku dni, a wtedy zagraniczni turyści lecą polskimi samolotami do Gdańska, Krakowa lub Wrocławia. Tego rodzaju forma turystyki spotkała się z dużym uznaniem wśród wielu turystów krajów zachodniej Europy i należy się spodziewać, że ilość tego rodzaju wycieczek będzie stale wzrastać.

Musimy jednak pamiętać, że te krótkie wizyty dają turystom wiele pobieżnych wrażeń. Drobna przykrość, brak serdeczności i uśmiechu przy powitaniu na naszym lotnisku może utrwalić się w pamięci na długo i stać się uogólniającym sądem o Polsce, Polakach i polskiej gościnności, która ma uznaną sławę na całym świecie. Musimy więc szczególną uwagę i troskę poświęcać podróżnym, a zwłaszcza tranzytowym turystom, którzy z naszego kraju powinni wywieźć jak najmilsze i jak najprzyjemniejsze wspomnienia. Aby zawsze było tak, jak to powiedział nam pewien francuski turysta p. Pierre Martynow, który w Warszawie spędził sześć godzin: „To było niezapomniane przeżycie. Jesteście wspaniali. W przyszłym roku przylecę do Polski polskim samolotem i to na dłużej."

ТРАНЗИТНЫЙ ТУРИЗМ

ВСЕ воздушные пути с запада на восток и с севера на югведут через Польшу. Над нашей страной пересекаются рейсовые трассы самолетов, представляющие крупнейшие авиалинии света. Центральное географическое положение Варшавы обусловливает ее роль крупнейшего узла коммуникации и транзита, значение которого для гражданского авиатранспорта непрерывно растет. Примером могут служить хотя бы данные о количестве стартов и посадок на одном только аэродроме «Окенце». В прошлом году их было свыше 15 тысяч. По предварительным подсчетам ожидается, что в 1965 г. это число значительно увеличится и достигнет 18 тысяч.

Значение Варшавы для транзита надлежащим образом оценено уже многими туристскими бюро. Они устраивают здесь продолжительную остановку на пути, например из Парижа в Москву. В Варшаве туристов ждут специальные автобусы, воспользовавшись которыми, можно осмотреть город. Автобусы завозят туристов до места, где их ждет вкусно приготовленная еда, затем отвозят обратно на аэродром, на котором путешественников ждет приготовленный к дальнейшему полету самолет. Иногда транзитное пребывание затягивается на несколько дней. В этом случае зарубежные туристы летят на польских самолетах в Гданьск, Краков или Вроцлав. Такая форма туризма была с одобрением принята многими туристами из стран Западной Европы, и следует ожидать, что количество подобного рода экскурсий неизменно будет увеличиваться.

Нельзя однако забывать, что такие краткие визиты приносят много поверхностных впечатлений. Незначительная неприятность, недостаточная сердечность, неулыбающееся лицо при встрече на нашем аэродроме могут надолго остаться в памяти, и на этом основании будет сделано обобщение о Польше, поляках и о польском гостеприимстве, имеющем кстати, общепризнанную славу на всем свете. А это значит, что мы должны уделять нашим путешественникам повышенное внимание и не скупиться на заботу, особенно по отношению к транзитным туристам, которые не могут не увезти с собой приятных и милых впечатлений о нашей стране. Пусть впечатления всегда будут такими же как у одного французского туриста — Пьера Мартынова, который проведя в Варшаве шесть часов, сказал нам: «Эти переживания были незабываемы. Вы прекрасны. На будущий год я приеду в Польшу польским самолетом и пробуду здесь как можно дольше».

TRANSIT TOURISM

NEARLY all the West-East and North-South routes lead through Poland. The biggest airlines of the world cross the skies of our country. Warsaw, thanks to it's central situation, is certainly predestinated to be the heart of communication and the great transit point, which is very imperative for the still growing civil aviation. Enough to mention that last year at the Airport Okęcie there were over 15 000 landings and „takes-off" which number will grow this year to approximately 18 000.

Many International Tourist Agents appreciate already the role of Warsaw as a transit point. They organize for instance shorter or longer stopis in Warsaw on their way from Paris to Moscow. Coaches are always waiting at the Warsaw Airport to take tourists for a sightseeing trip, to a restaurant for a meal and then back to their plane which is all ready for the further flight. Sometimes the transit is arranged for a longer period, that is for a fewdays and then foreign tourists travel on domestic lines to Gdańsk, Kraków or Wrocław. This form of tourism has been warmly appreciated by tourists from Western Europe and one can expect that it will steadily grow in number.

We must however always bear in mind, that during these short visits tourist form their opinions about our people and our country. Sometimes a slight offence or the lack of kindness and of a friendly smile when greeting at the Airport, may for a long time leave with then a bad feeling towards us and everything which is Polish or connected with Poland. Let us not forget that all over the world we enjoy the opinion of a very hospitable country and therefore foreign tourists must always be handled by us with the utmost care and friendliness. Let them leave our country with a feeling of sympathy towards us. One of the French tourists, Mr. Uierre Martynow, who has recently spent in Warsaw about 6 hours said: „It has been an unforgettable moment in my life. Next year I shall certainly come back to Poland bya Polish plane and for a much longer stay."

Przy Iłach-18, Caravellach i Boeingach wygląda jak mrówka przy słoniu. Oto częsty gość warszawskiego Okęcia oraz wielu lotnisk krajowych — taksówka powietrzna, należąca do Ministerstwa Górnictwa i Energetyki. Samolot ten ułatwia znakomicie poruszanie się po kraju oraz docieranie do najdalej położonych wielkich zakładów energetycznych i górniczych.



POZNA



Urszula Meissner, ekonomista.



Krystyna Weber, kasjerka.



Lidia Meissner, kasjerka.



Od lewej: mechanik Barszcz, mechanik startowy Zygmunt Zeller oraz kierowca Mieczysław Lisewski.

TRZY razy do roku Poznań przeżywa gorące dni. Na wiosenne i jesienne targi krajowe zjeżdża prawdziwa lawina gości z całej Polski, a na czerwcowe Międzynarodowe Targi Poznańskie — z całego świata. Pracownicy oddziału LOTu nie śpią wtedy i nie jedzą, byle tylko jak najlepiej obsłużyć wzmożony ruch pasażerski. Na lotnisku Ławica lądują wtedy samoloty PLL LOT, INTERFLUGU i innych towarzystw lotniczych.

Na ostatnich XXXIV MTP LOT otrzymał po raz pierwszy wygodny i estetycznie urządzony pawilon. Warto tu przypomnieć, że w pierwszych latach po wojnie nasze kasy, informacja i rezerwacja mieściły się na zewnątrz terenów targowych. Dopiero w 1958 roku LOT otrzymał skromny kiosk, w którym w trudnych warunkach, w ciasnocie i przy braku wentylacji dokonywano setek skomplikowanych manipulacji, rezerwując przeloty do najbardziej odległych zakątków świata. Ostatnio pracowano w o wiele lepszych warunkach, a bezpośrednia linia telefoniczna, łącząca pawilon targowy z Centralnym Biurem Sprzedaży i Rezerwacji w Warszawie upraszczała i przyspieszała formalności ku zadowoleniu setek pasażerów.

Podobnie wytężona praca trwała w Biurze Miejskim przy ul. Czerwonej Armii. I tutaj każdego dnia przewijały się setki interesantów. W dodatku zachorował dyżurny ruchu lotniska i szef oddziału, pan Bogusław Łączkowski, musiał go zastępować, kierując jednocześnie pracą Biura.

— Jesteśmy już do tego przyzwyczajeni — śmieje się p. Łączkowski — mamy już wieloletnie doświadczenia i one właśnie ułatwiają nam pracę. Dość powiedzieć, że w okresie ostatnich Targów wyekspediowaliśmy w kierunku Warszawy 2.574 osoby, a w kierunku Berlina 245. Wysłaliśmy też do stolicy 30 ton a do NRD 3 tony poczty i bagażu. Niejednokrotnie centrala w Warszawie uruchamiała dodatkowe loty, aby jak najlepiej sprostać powodzeniu, jakim cieszyły się nasze linie. Przy okazji chciałbym tu podziękować koleżankom i kolegom z Warszawy, którzy pracowali przy obsłudze targowego pawilonu, oraz wszystkim pracownikom naszego Oddziału. Dali z siebie maksimum wysiłku. Warto dodać, że pełnomocnik do spraw Targów, pani Jadwiga Sliżewicz już po raz dziesiąty pełniła tę funkcję.

— A jakie były największe trudności?

— Wielu pasażerów zagranicznych nie potwierdza swych rezerwacji. Trzymamy wtedy miejsca niemal do ostatniej chwili, sprawia to nam wiele kłopotliwych sytuacji. Ale cóż zrobić? — klient nasz pan, jak mówią w handlu. Chciałbym dodać, że w okresie MTP wprowadziliśmy po raz pierwszy zniżki dla studentów (50%), na trasie z Poznania do Warszawy skorzystało z nich 80 osób. O powodzeniu komunikacji lotniczej świadczy najlepiej przykład — oto w dniu zamknięcia Tar-

…AŃSKI „LOT"

gów LOT wprowadził dodatkowy rejs do Warszawy samolotem Ił-18. W ciągu półtorej godziny sprzedaliśmy wszystkie 87 miejsc.

— Iły-18, Viscounty, ale to w okresie MTP, a jak jest na co dzień?

— Nasza linia ma ogromne powodzenie. Cóż, kiedy latają na niej tylko małe maszyny Li-2. Z tęsknotą czekamy chwili, gdy wejdą na tę trasę większe Iły-14, a może nawet An-24. Wydaje mi się także, że warto pomyśleć o uruchomieniu sezonowego połączenia Kraków — Poznań — Szczecin. Powodzenie murowane, bowiem komunikacja kolejowa między tymi miastami jest jeszcze bardzo męcząca.

— Prosimy o kilka słów na temat Oddziału.

— Wśród 15 naszych pracowników większość pracuje w Locie ponad 10 lat. Na wyróżnienie zasługują zwłaszcza ofiarnie pracujące kasjerki, dyżurni obsługi przewozowej i mechanicy startowi. Od 1946 roku pracują: sprzątaczka Katarzyna Pintal i mechanik starowy Zygmunt Zeller, a od 1957 r. kasjerka Lidia Meissner. Wszyscy oni wyróżnili się wzorową pracą.



Bogusław Łączkowski, kierownik Oddziału.

Pan Łączkowski skromnie nie mówi o sobie. Zróbmy to za niego. W Locie pracuje od 11 lat, przez rok był kierownikiem ruchu na lotnisku, co mu się bardzo przydało dla wykonywania obecnej funkcji kierownika Oddziału. Jego pasją jest zresztą nauka. Jest bowiem zdania, że wszystko może się przydać, dlatego też ukończył np. kurs kasjerów zagranicznych. Uwielbia wędkarstwo, ale w tym roku był dopiero raz na rybach. Jego „oczkiem w głowie" jest komunikacja łączona (samolotem i autobusem) do Zielonej Góry, myśli o podobnej do Gorzowa. Jego syn, Marek, marzy o lataniu, a młodszy Leszek buduje modele samolotów.

Dobra praca Oddziału Poznańskiego LOTu pozyskała dla naszych linii wielu stałych pasażerów. Obowiązki są poważne, bo trzeba pamiętać, że lotnisko poznańskie jest jedynym zapasowym portem międzynarodowej komunikacji w Polsce i czasem trzeba przyjmować niespodziewanie lądujące maszyny LOTu lub innych towarzystw lotniczych. Ale wieloletnie doświadczenia i właściwy stosunek do pracy pozwalają na osiąganie pomyślnych wyników.



DWUKROTNY MILIONER

Na płycie lotniska Okęcie zebrała się liczna grupa przyjaciół i kolegów kapitana Bogdana Perkowskiego. W tym bowiem rejsie kapitan ukończył swój drugi milion kilometrów, przelecianych na samolotach PLL LOT.

*

Na zdjęciach: kapitana Perkowskiego wita synek Krzysztof oraz żona Barbara w otoczeniu przyjaciół oraz gratulacje od jednego z kolegów, od pilota Jerzego Grzędzielskiego.



REJS DO HELSINEK

O otwarciu naszej nowej linii powietrznej z Warszawy przez Sztokholm do Helsinek donosiliśmy już na łamach „LOT-Nowin". Dziś prezentujemy załogę inauguracyjnego rejsu. Stoją od lewej: kapitanowie Edward Kamela i Jerzy Ziółkowski, stewardessa Lilka Szeląg, kapitan Tadeusz Hendzel, stewardessa Katarzyna Radzio, steward Jerzy Łodziński oraz instruktor, inżynier mechanik Zbigniew Ruszczyk. Obok na zdjęciu — kapitan Jerzy Ziółkowski udziela wywiadu przedstawicielowi Polskiego Radia tuż przed startem do inauguracyjnego lotu.





NOCNY ZAŁADUNEK

Są to najbardziej kłopotliwi i kapryśni pasażerowie. Nie znoszą długiej podróży, w każdej chwili gotowi stracić kondycję, czerstwy wygląd i zapaść na zdrowiu. Mamy tu na myśli soczyste i dorodne truskawki, które z warszawskiego Okęcia wędrują na pokładach szybkich samolotów do wielu krajów Europy Zachodniej oraz do Związku Radzieckiego. Starannie wybrane i poukładane w łubiankach czekają na swą wielką podróż. Załadunek przebiega szybko i sprawnie. Delikatnie wniesione do wnętrza samolotu truskawki już po kilku godzinach znajdą się na stołach konsumentów równie świeże i apetyczne jak w Warszawie.

Na zdjęciu: nocny załadunek 11 ton owoców poleci na pokładzie Tu-104 do Leningradu.

LOT ZA GRANICĄ

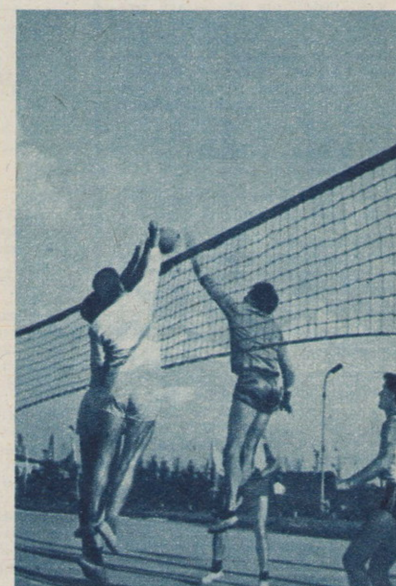
Na tradycyjnych Międzynarodowych Targach w Budapeszcie PLL LOT posiadały swe własne stoisko. W ciągu dziesięciodniowej działalności dokonano tu 155 rezerwacji na samoloty LOT-u oraz rozprowadzono znaczną ilość publikacji, propagujących piękno naszego kraju oraz krajowe i zagraniczne połączenia LOT-u.



Staraniem naszego wiedeńskiego reprezentanta LOT będzie reprezentowany na dorocznych Targach w Wiedniu. Estetyczne stoisko zostanie zaopatrzone w nasze wydawnictwa reklamowe i niewątpliwie przyczyni się jeszcze do dalszej propagandy naszych linii lotniczych oraz walorów turystycznych Polski.

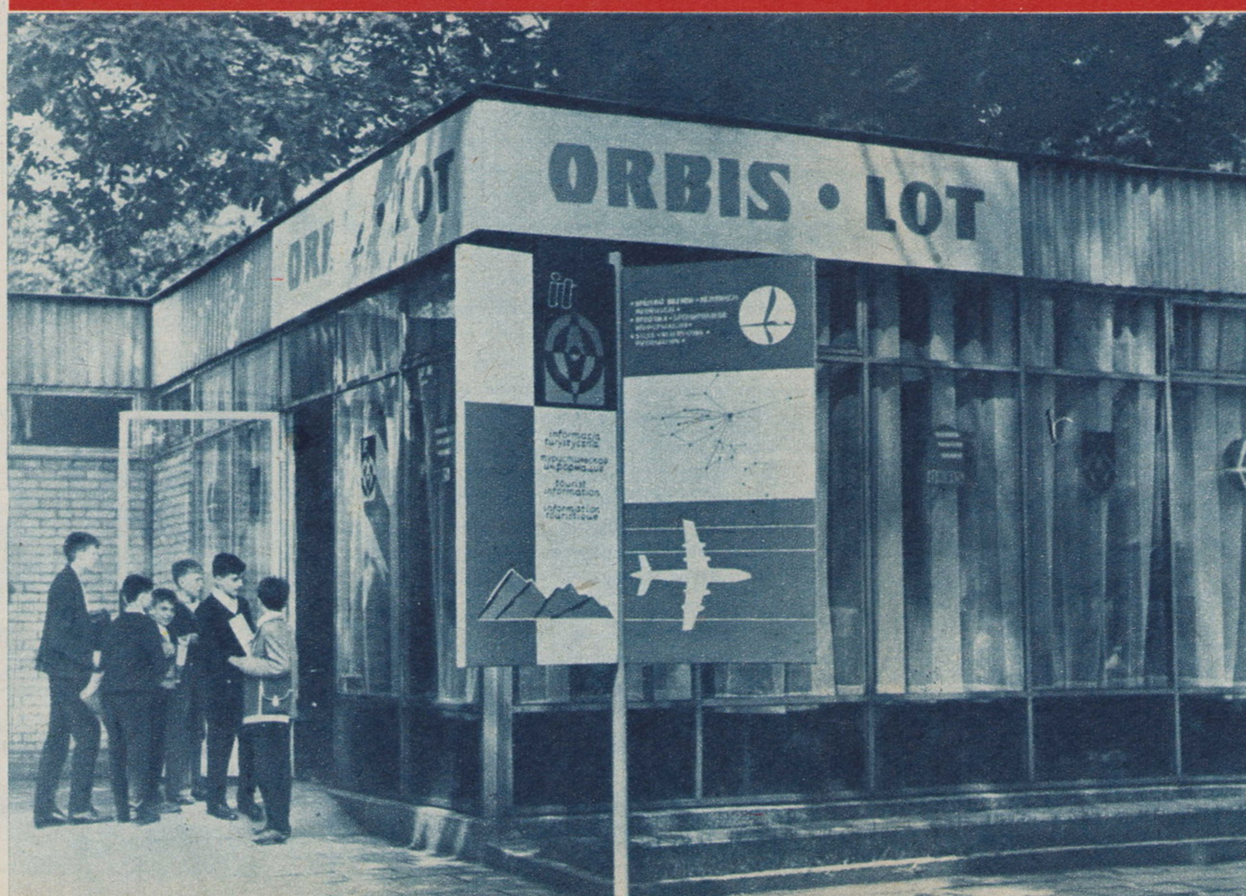


Ostatnio ukazało się drugie wydanie rozkładu lotów w komunikacji krajowej. Obowiązuje on od 5.7 do 30. 9.br. Oznaczony on jest na okładce amarantowym kolorem.



Ostre ścięcie i punkt dla przeciwników. Nie sądziliśmy, że w Locie jest tak wielu uzdolnionych graczy.

Pawilon LOT-u na XXXIV MTP.



NASZA SPARTAKIADA

Wyznając zasadę, że w zdrowym ciele — zdrowy duch, załoga Polskich Linii Lotniczych LOT zorganizowała swą piątą już z kolei Spartakiadę.

Na stadionie odbyło się szereg konkurencji lekkoatletycznych oraz rozgrywki w piłkę siatkową. Centralnym jednak punktem programu był mecz piłki nożnej pomiędzy reprezentacjami Dyrekcji i Rady Zakładowej. Do walki stanęli najlepsi zawodnicy z dyrektorami na czele. Mecz spotkał się z entuzjastycznym dopingiem licznie zgromadzonej widowni, która nie szczędziła oklasków za każde trafienie nogą w... piłkę. Posypały się również — nieco przypadkowo strzelone — gole. Wygrała drużyna Dyrekcji wynikiem 3 do 1, co było z góry do przewidzenia.

Zabawy, bieganiny, zdrowego ruchu na świeżym powietrzu było sporo, wszyscy byli zadowoleni i postanowili częściej niż raz do roku odwiedzać boiska i bieżnię stadionu. A że nazajutrz kości trochę bolały — to głupstwo. Wspomnienia i pamiątkowe zdjęcia wynagrodziły wysiłek.



To był strzał!

Prezentacja obu drużyn piłkarskich. Po lewej reprezentacja Dyrekcji, po prawej Rady Zakładowej. Zapowiada się zacięta walka, choć twarze są jeszcze uśmiechnięte.



NASZE STEWARDESSY

JULITTA KAJSER

DOSKONALE zna wszystkie szlaki powietrzne nad Europą, jej miasta i porty lotnicze. Przed niespełna rokiem przeleciała swój dwumilionowy kilometr na pokładach naszych samolotów. Obecnie gromadzi dalsze — do trzeciego miliona.

— Ponad dwa miliony kilometrów to tysiące, tysiące rejsów w złą i dobrą pogodę, zmieniające się jak w kalejdoskopie miasta i krajobrazy, sporo wrażeń i przeżyć. Prosimy nam o nich opowiedzieć.



— To już było tak dawno, blisko osiem lat temu, a ciągle jeszcze doskonale pamiętam swój pierwszy lot. Ogromna trema, drżące tace w rękach i niesforna herbata, która koniecznie chciała opuścić filiżanki. A potem tremy było już coraz mniej, rutyna i doświadczenie ułatwiały pracę. To był dobry okres, myślę oczywiście o walorach turystycznych naszych lotów. Dysponowaliśmy wtedy powolnymi maszynami i trzeba było nocować w obcych miastach. Okazja do zwiedzania była znakomita. Nie to, co dziś, gdy latamy szybkimi Iłami-18 i Viscountami.

— Jakie więc miasto lubi Pani najbardziej?

— Warszawę. Właściwie to po paru latach pracy odczuwa się przesyt zagranicą, tęskni się do swojego, najpiękniejszego miasta na ziemi.

— Jakich wspomina Pani pasażerów?

— Oh, było ich tak wielu. Latałam z członkami naszego rządu, a z artystów — z Józefina Backer, Juliette Greco, Paulem Anka. Był bardzo bezpośredni, wesoły, sypał dowcipami. Pytał czy jest rzeczywiście przystojny, rozdawał zdjęcia z autografami i pamiątkowe zapalniczki. Kiedyś leciał z nami jakiś dostojnik arabski. Jego sekretarz próbował wszystkich napojów i potraw, a potem podawał je swemu panu.

— Najmilszy lot?

— Inauguracyjny do Kairu. Przyjęto nas tam znakomicie. Zwiedzaliśmy miasto, piramidy, fotografowaliśmy się na tle Sfinksa.

— Największa przygoda?

— Lecieliśmy z Berlina do Brukseli. Nagle w burzowej chmurze uderzył w samolot piorun. Silny wstrząs i chwila emocji. Kapitan na wszelki wypadek lądował w Hannoverze, by sprawdzić, czy nie ma uszkodzeń. Nie było, tylko spódniczka koleżanki nadawała się już tylko do wyrzucenia. W czasie nagłego wstrząsu usiadła z rozmachem na półmisek z... truskawkami. Można sobie wyobrazić, jak wyglądała.

— Sprawy osobiste?

— Mąż i pies. Obaj się boczą, gdy często wyjeżdżam. Ale zdążyli się już przyzwyczaić.



Z PARYŻA DO MOSKWY

Ostatnio gościliśmy na warszawskim Okęciu radzieckie śmigłowce, które powracały z Paryskiego Salonu Lotniczego do Moskwy. Krótkie odwiedziny stały się okazją dla polskich specjalistów lotniczych do zapoznania się z technicznymi walorami wielkich radzieckich śmigłowców. Na zdjęciu prezentujemy radziecką maszynę wraz z załogą. Drugi od prawej stoi przedstawiciel warszawskiego oddziału AEROFŁOTU, p. N. F. Czernyszew. Po odpoczynku w Warszawie i wizycie w Świdniku radzieckie śmigłowce odleciały w dalszą drogę.









„VISITEZ LA POLOGNE"

W efektownych folderach i ilustrowanych magazynach reklamowych, ukazujących się nakładem wielkich biur podróży różnych krajów, coraz więcej miejsca poświęca się Polsce.

Foldery zawierają wyczerpujące informacje o walorach turystycznych naszego kraju, sieci hoteli i pensjonatów, formalnościach przyjazdowych, podróżach lotniczych do Polski oraz konkretne programy wycieczek lotniczych.

Korzystając z współpracy z PLL LOT oraz PBP Orbis, ponad sto biur podróży St. Zjednoczonych, Kanady, Francji, W. Brytanii, Belgii, Holandii, Szwajcarii, Włoch, Skandynawii i innych krajów ogłosiło programy atrakcyjnych wycieczek lotniczych do Polski w umiarkowanej cenie.

W programie pt. „Historyczne Miasta Polski" przewidziano zwiedzenie Warszawy, Krakowa i Gdańska (podróże samolotami) oraz tygodniowy wypoczynek w miejscowości nadmorskiej Sopot. Dużym powodzeniem cieszą się wycieczki lotnicze na Pojezierze Mazurskie, do „krainy tysiąca jezior i wspaniałych lasów". Ogłoszono także programy wycieczek lotniczych o charakterze wypoczynkowym do Zakopanego (Tatry) i nad morze do Sopotu oraz trzy lotnicze o charakterze wędrownym pt. „Folklor Polski".

Turyści korzystają ze znacznych zniżek lotniczych. Przykładowo: ryczałtowa cena dwutygodniowej wycieczki lotniczej z Paryża na Pojezierze Mazurskie (samolotem do Warszawy i autokarem do Giżycka), obejmująca wszystkie świadczenia na lądzie i w powietrzu, wynosi 750 franków, podczas kiedy sam przelot na trasie Paryż-Warszawa-Paryż według normalnej taryfy kosztuje 917 franków.

Ani to jesień, ani to lato, ciągłe deszcze, fronty burzowe i fale powietrza arktycznego. Nie udał się nam tegoroczny lipiec, może sierpień przyniesie łaskawszą aurę? Aby pokrzepić nieco nadzieję na letnią pogodę zaprosiliśmy do LOTu samego Wicherka z Telewizji i red. Czesława Nowickiego z „Życia Warszawy" w jednej osobie. Nasza stewardessa, panna Lilka Szeląg, starała się swym najmilszym uśmiechem wybłagać lepszą pogodę. Wicherek rozkładał jednak bezradnie ręce i obiecywał pomyślne prognozy, gdy tylko... ustąpią niże. Będąc jednak z natury dobrodusznym, wzniósł kielich porzeczkowego soku za pomyślność lotów i zawsze słoneczną pogodę w krajowych i zagranicznych rejsach.



Polskie Linie Lotnicze LOT utrzymują tradycyjną współpracę z naukowcaci — specjalistami z dziedziny konstrukcji i techniki lotniczej.

Ostatnio na zaproszenie Działu Szkoleniowego PLL LOT bawili w Warszawie profesorowie i wykładowcy z Lotniczych Zakładów Naukowych im. gen. Karola Świerczewskiego we Wrocławiu. Na czele grupy naukowców stał dyr. Ignacy Bekier. Goście zwiedzili zaplecze techniczne i samoloty LOTu na Okęciu, żywo interesując się problemami naszej służby technicznej. Honory domu czynili — kierownik Działu Szkoleniowego PLL LOT, p. inż. Zygmnut Niziński oraz dr Bogdan Kalestyński.





BAGAŻOWY — JUBILAT

Spotkać go można w Centralnym Porcie Lotniczym na warszawskim Okęciu. Pan Antoni Tudek jest bagażowym i pracuje w PLL LOT od 17 maja 1929 roku, to jest od pierwszych chwil istnienia naszego przedsiębiorstwa. 26 sierpnia 1939 roku powołany został kartą mobilizacyjną do wojska. Tuż po wyzwoleniu natychmiast zgłosił się do pracy w nowo powołanym do życia przedsiębiorstwie PLL LOT. Pracuje do dzisiaj — jak dawniej na stanowisku bagażowego. Stali podróżni znają jego charakterystyczną sylwetką i cenią go sobie za życzliwość, uczynność, zawsze dobry humor. Dla nas jest p. Antoni Tudek żywą kroniką LOTu, doskonale pamięta dawnych pilotów, potrafi sypać anegdotkami jak z rękawa. 31 lat pracy w jednym przedsiębiorstwie to kawał życia. Dziękujemy i gratulujemy.



Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 226, tel. 22-40-73. Redaktor odpowiedzialny: mgr PIOTR GRUDZIŃSKI. Wkładka do numeru 31 (734) z dnia 1. VIII. 1965 r. „Skrzydlatej Polski".